Deutscher Bundestag **Drucksache 18/6988**

18. Wahlperiode 09.12.2015

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Fünfzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

A. Problem und Ziel

1. Nach Auffassung der Europäischen Kommission bleibt das geltende deutsche Luftrecht hinter den Anforderungen der Richtlinie 2011/92/EU vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 26 vom 28.1.2012, S. 1 – „UVP-Richtlinie“) sowie der Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7 – „Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie“) zurück, weil in den Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren nach § 32 Absatz 4 Nummer 8 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und § 27a Absatz 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) weder eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) noch eine Prüfung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete durchzuführen ist. Die Europäische Kommission hat daher im Jahr 2013 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet.

   Die höchstrichterliche Rechtsprechung in Deutschland hat im Jahr 2012 bestätigt, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) bei der Festlegung der Flugverfahren nicht zur Durchführung einer UVP verpflichtet ist. Nach dem nationalen Regelungsgefüge müssten notwendige UVP vielmehr – auch in Bezug auf die Auswirkungen von Flugverfahren – umfassend bereits im Zulassungsverfahren für den Flughafen durchgeführt werden. Die UVP müsse sich hier auf den gesamten Einwirkungsbereich des Flughafens erstrecken, in dem abwägungserhebliche Auswirkungen (zum Beispiel durch Flugverfahren) auftreten könnten.

2. Am 14. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 (ABl. L 309 vom 24.11.2009, S. 51) zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/23/EG in Kraft getreten. Sie wird durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 139/2014 der Europäischen Kommission vom 12. Februar 2014 (ABl. L 44 vom 14.2.2014, S. 1) zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates konkretisiert.

   Die neuen Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 enthalten im Wesentlichen bestimmte Anforderungen an die zuständigen Luftverkehrsbehör-

den, ihre Prozesse und (Aufsichts-)Strukturen (Anhang II „Authority Requirements“ – AR), an den Betreiber eines Flugplatzes im Anwendungsbereich der Verordnung (Anhang III „Organisation Requirements“ – OR) und schließlich an die Anlage und Ausrüstung des Flugplatzes selbst (Anhang IV „Operations Requirements-Aerodromes“ – ADR.OPS).

In Bezug auf den Betreiber eines Flugplatzes im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 bestimmt Artikel 4 Absatz 3a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1108/2009, dass dieser Betreiber ein Zeugnis über die Konformität des Flugplatzes mit den Vorgaben der geänderten Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorzuweisen hat. Dieses Zeugnis ist nach Artikel 8a Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zwingende Voraussetzung für den Betrieb des Flugplatzes.

3. Nach den Vorgaben des LuftVG soll der Flugbetrieb von Luftfahrzeugen grundsätzlich auf Flugplätzen abgewickelt werden. An Krankenhäusern findet jedoch der Flugbetrieb von Hubschraubern der Luftrettung häufig auf Außenlandestellen statt, welche auf der Grundlage von § 25 Absatz 2 Nummer 2 LuftVG genutzt werden. Hintergrund ist, dass bei vielen dieser Landestellen, insbesondere aufgrund der Hindernissituation in Innenstadtlagen, die Erteilung einer Flugplatzgenehmigung nach § 6 LuftVG faktisch ausgeschlossen ist. Diese Praxis wurde bisher unter Berücksichtigung der besonderen gesellschaftlichen Bedeutung des Luftrettungssystems von der Verwaltung weitgehend geduldet. Die sicherheitsrelevanten Belange und die gesundheits- und gesellschaftspolitischen Interessen müssen jedoch in einen sachgerechten Ausgleich gebracht werden.

   Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ab dem 29. Oktober 2014 sieht nun eine Regelung vor, auf deren Grundlage derzeitiger Hubschrauberbetrieb von beziehungsweise zu „Örtlichkeiten von öffentlichem Interesse“ („Public Interest Sites“) in Flugleistungsklasse 2 durch eine behördliche Genehmigung zugelassen werden kann. Zu diesen Örtlichkeiten von öffentlichem Interesse gehören insbesondere Krankenhäuser.

4. Das Recht zur Abweichung von den Vorschriften des Ersten Abschnitts des LuftVG gemäß § 30 Absatz 1 LuftVG ist bislang auf die Bundeswehr sowie auf in Deutschland stationierte Truppen beschränkt. Dies ist nicht mehr zeitgemäß, da inzwischen nur noch wenige Gaststreitkräfte tatsächlich Truppen in Deutschland stationiert haben. Insofern ist eine Anpassung des Kreises der Berechtigten im LuftVG erforderlich. Darüber hinaus besteht für den militärischen Bereich das Bedürfnis, bestimmte Aufgaben im Bereich des Zulassungs- und Prüfverfahrens durch Beleihung auf private Dritte zu übertragen.

5. Bodenfunkstellen für die Nutzung im Flugfunkdienst dürfen bislang nur mit Zustimmung der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes errichtet und betrieben werden, sofern nicht die Flugsicherungsorganisation die Betreiberin der Bodenfunkstelle ist (§ 81 Absatz 1 Satz 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung – LuftVZO). Aufgrund einer Änderung des § 57 Absatz 5 des Telekommunikationsgesetzes (TKG) ist die Zustimmung nach § 81 Absatz 1 und 2 LuftVZO nunmehr keine Voraussetzung mehr für die Zuteilung von Frequenzen zur Nutzung durch Bodenfunkstellen im mobilen Flugfunkdienst und ortsfeste Flugnavigationsfunkstellen. Vor diesem Hintergrund ist eine Anpassung der LuftVZO vorzunehmen.

B. Lösung

1. Die Leitsätze des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 31. Juli 2012 (Az.: 4 A 7001/11) werden ausdrücklich in § 8 Absatz 1 LuftVG verankert. Auf diese Weise wird klargestellt, dass der gesamte räumliche Einwirkungsbereich des Flughafens, in dem abwägungserhebliche Beeinträchtigungen durch oder Auswirkungen von Flugverfahren auftreten können, in die UVP-Prüfung mit einbezogen werden muss. Dies erfasst auch die Bereiche, in denen An- und Abflugverkehr nicht ausgeschlossen werden kann.
2. Unter Beachtung des neuen Instruments des Zeugnisses gemäß Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und der übrigen Anforderungen der EU-Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen wird die bestehende Systematik des nationalen Luftverkehrsrechts im erforderlichen Umfang angepasst. Zu diesem Zweck wird das Zeugnis als selbstständiges und von den übrigen Instrumenten des LuftVG und der LuftVZO unabhängiges zusätzliches Erfordernis für den Betrieb eines Flugplatzes ausgestaltet. Die Regelungen der LuftVZO bezogen auf Flugplätze, die den Kriterien nach Artikel 4 Absatz 3a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 entsprechen, werden präzisiert, und zwar unter Beachtung der Anforderungen und Standards gemäß den europäischen luftrechtlichen Bestimmungen.
3. Durch die neue Regelung in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden die für die Durchführung von Luftrettungsflügen erforderlichen Flächen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse ausdrücklich als „Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse“ kategorisiert und damit aus dem Anwendungsbereich des § 6 LuftVG herausgenommen. Mit der Neuregelung wird sichergestellt, dass der Großteil dieser Landestellen fortbestehen kann. Für den sicheren Flugbetrieb werden nähere Parameter für die Gestaltung der Landestellen geschaffen, um so dem öffentlichen Belang der Sicherheit des Luftverkehrs Rechnung zu tragen.
4. Das Recht zur Inanspruchnahme der militärischen Ausnahmebefugnisse des § 30 LuftVG wird neben jenen Staaten, deren Truppen in Deutschland stationiert sind, auch solchen Staaten eingeräumt, mit denen eine besondere Vereinbarung besteht. Darüber hinaus wird mit der Einfügung eines neuen § 30a LuftVG das Bundesministerium der Verteidigung ermächtigt, private Dritte mit der Durchführung bestimmter Aufgaben aus den Bereichen der Ausbildung, (Muster-)Prüfung und Zulassung militärischer Luftfahrzeuge zu beleihen. Auf diese Weise erfolgt eine weitgehende Angleichung an die Rechtslage in der zivilen Luftfahrt.
5. § 81 LuftVZO sowie die mit ihm im Zusammenhang stehenden Vorschriften werden gestrichen, sodass künftig das Erfordernis einer separaten behördlichen Zustimmung zu der Errichtung und dem Betrieb einer Bodenfunkstelle entfällt. Damit entfällt künftig auch die Überwachung des Betriebs der Bodenfunkstellen durch die Landesluftfahrtbehörden.

C. Alternativen

Keine.

Ohne Anpassung an die europäischen Vorgaben würde das nationale Luftrecht in einigen Teilen gegen Europarecht verstoßen: Flugplätze könnten dann ab dem 1. Januar 2018 nicht mehr in zulässiger Weise betrieben werden, was letztlich zu einer Untersagung des Betriebs führen könnte. Zudem wäre nicht klar, welche Behörde zuständig ist und wie die nationalen Vorschriften, welche in Widerspruch zu den europarechtlichen Bestimmungen stehen, anzuwenden wären.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

– Für Flugplatzbetreiber entsteht zusätzlicher Erfüllungsaufwand unmittelbar durch die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Verbindung mit der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 (siehe hierzu die Ausführungen im Allgemeinen Teil der Begründung).
– Durch die Umsetzung der Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 hinsichtlich der „Landestellen an Einrichtungen im öffentlichen Interesse“ entsteht für Luftrettungsunternehmen und Krankenhausbetreiber ein erheblicher Erfüllungsaufwand (siehe hierzu die Ausführungen im Allgemeinen Teil der Begründung).

Die beiden vorgenannten neu eingeführten Genehmigungen resultieren unmittelbar aus EU-rechtlichen Vorgaben, nämlich einerseits der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sowie andererseits der Verordnung (EU) Nr. 965/2012. Sie unterfallen daher nicht der von der Bundesregierung beschlossenen Konzeption einer „One in, one out“-Regel.

– Betreiber von Bodenfunkstellen werden durch die Streichung von § 81 LuftVZO entlastet, da sie keine separate Zustimmung der Landesluftfahrtbehörde mehr einholen müssen. Der bisher für diesen Antrag entstandene Aufwand ist gering (ca. zehn Minuten). Betreiber von Bodenfunkstellen müssen künftig nur noch einen einzigen Antrag, nämlich den Antrag auf Frequenzzuteilung, stellen.

Ansonsten werden keine neuen Informationspflichten eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a) Bundesebene

Auf Bundesebene entsteht ein erhöhter Erfüllungsaufwand aufgrund der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Verbindung mit der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sowie aufgrund der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 (neue Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes für die Erteilung der nach Anhang IV CAT.POL.H.225 Buchstabe a Nummer 6 erforderlichen Genehmigungen).

Der Aufwand wird im Einzelnen im Allgemeinen Teil der Begründung dargestellt. Ein etwaiger Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

b) Landesebene:

Den Landesluftfahrtbehörden entsteht ein erheblicher Mehraufwand, der unmittelbar aus der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Verbindung mit der Verordnung

(EU) Nr. 139/2014 resultiert. Hierzu wird auf die Ausführungen im Allgemeinen Teil der Begründung verwiesen.

Die Landesluftfahrtbehörden werden durch die Streichung des § 81 LuftVZO entlastet, denn ihre bisher erforderliche Zustimmung zur Errichtung und zum Betrieb von Bodenfunkstellen entfällt. Die Bearbeitung eines entsprechenden Antrags beträgt bis zu einer Stunde. Die Zahl der Anträge liegt – in Abhängigkeit der Größe der jeweiligen Luftverkehrsverwaltung des Landes – bei einem bis maximal zehn pro Jahr.

F. Weitere Kosten

Mit der Streichung von § 81 LuftVZO entfallen für die Betreiber von Bodenfunkanlagen die bisher mit dem Antrag verbundenen Gebühren in Höhe von jeweils 30 bis 160 Euro (Abschnitt VII Nummer 5 der Anlage zu § 2 Absatz 1 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung – LuftkostV).

Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 9. Dezember 2015

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Fünfzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 938. Sitzung am 6. November 2015 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Fünfzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Vom …

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 175 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

   „(7) Luftfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragen und zugelassen sind, dürfen nur mit Erlaubnis in den Geltungsbereich dieses Gesetzes einfliegen oder auf andere Weise dorthin verbracht werden, um dort zu verkehren. Dieser Erlaubnis bedarf es nicht, soweit

   1. die Luftfahrzeuge in einem Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, das eine Betriebsgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 besitzt,
   2. die Luftfahrzeuge in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union eingetragen und zum Verkehr zugelassen sind und über ein Lufttüchtigkeitszeugnis nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung verfügen,
   3. die Luftfahrzeuge in einem Staat registriert sind, in dem das Luftverkehrsrecht der Europäischen Union Anwendung findet, wenn diese Luftfahrzeuge die Voraussetzungen der Nummer 1 oder 2 erfüllen, oder
   4. ein Abkommen zwischen dem Heimatstaat und der Bundesrepublik Deutschland oder ein für beide Staaten verbindliches Übereinkommen etwas anderes bestimmt.“

2. § 8 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

   „(1) Flughäfen sowie Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 dürfen nur angelegt, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Hierbei sind zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Absatz 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit und der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen von Natura 2000-Gebieten muss sich räumlich auf den gesamten Einwirkungsbereich des Vorhabens erstrecken, in dem entscheidungserhebliche Auswirkungen möglich sind. Hierbei sind in der Umgebung der in Satz 1 bezeichneten Flugplätze alle die Bereiche zu berücksichtigen, in denen An- und Abflugverkehr weder aus tatsächlichen noch aus rechtlichen Gründen ausgeschlossen werden kann. Lässt sich die Zulassung des Vorhabens nur rechtfertigen, wenn bestimmte schutzwürdige Gebiete von erheblichen Beeinträchtigungen durch An- und Abflugverkehr verschont bleiben, legt die Planfeststellungsbehörde fest, dass An- und Abflugverkehr über diesen Gebieten nicht abgewickelt werden darf. Die Planfeststellungsbehörde kann auch Bedingungen für die Zulässigkeit von Überflügen über bestimmten schutzwürdigen Gebieten festlegen. Vor einer Festlegung im Planfeststellungsbeschluss ist der Flugsicherungsorganisation und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung Gelegenheit zu geben, zu den Auswirkungen einer solchen Festlegung auf die künftige Verkehrsführung und Abwicklung des Luftverkehrs Stellung zu nehmen. Auf Genehmigungen nach § 6 Absatz 1 und 4 Satz 2 sind die Sätze 3 bis 5

entsprechend anzuwenden. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nach Maßgabe dieses Gesetzes."

3. Nach § 10 wird folgender § 10a eingefügt:

„§ 10a

Zeugnis nach der Verordnung (EG) Nr. 216/2008

Für Flugplätze im Anwendungsbereich von Artikel 4 Absatz 3a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 entscheidet die zuständige Luftfahrtbehörde auf Antrag über die Erteilung eines Zeugnisses gemäß Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und über die Freistellung des Flugplatzes nach Artikel 4 Absatz 3b. Die §§ 6 bis 10 bleiben unberührt."

4. § 20 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

      „(1) Luftfahrtunternehmen, die dem Luftverkehrsrecht der Europäischen Union unterliegen, bedürfen zur Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht im gewerblichen Flugverkehr einer Betriebsgenehmigung gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3). Für die Erteilung oder den Widerruf der Betriebsgenehmigung gelten die Absätze 2 und 3, soweit nicht die in Satz 1 genannte Verordnung der Europäischen Union entgegensteht."

   b) In den Absätzen 2 und 3 wird jeweils das Wort „Genehmigung" durch das Wort „Betriebsgenehmigung" ersetzt.

   c) Absatz 4 wird aufgehoben.

5. In § 21 Absatz 1 Satz 1werden die Wörter „außer der Genehmigung nach § 20 Abs. 1" gestrichen.

6. § 25 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

      aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

      „Einer Erlaubnis und Zustimmung nach Absatz 1 bedarf es nicht, wenn

      1. der Ort der Landung infolge der Eigenschaften des Luftfahrzeugs nicht vorausbestimmbar ist,
      2. die Landung auf einer Landestelle an einer Einrichtung von öffentlichem Interesse im Sinne von Absatz 4 erfolgt oder
      3. die Landung aus Gründen der Sicherheit oder zur Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib oder Leben einer Person erforderlich ist; das Gleiche gilt für den Wiederstart nach einer solchen Landung mit Ausnahme des Wiederstarts nach einer Notlandung."

      bb) In Satz 2 werden die Wörter „In diesem Falle" durch die Wörter „In den Fällen des Satzes 1 Nummer 1 und 2" ersetzt.

   b) Die folgenden Absätze 4 und 5 werden angefügt:

      „(4) Wer eine Landestelle an einer Einrichtung von öffentlichem Interesse nach Anhang II ARO.OPS.220 in Verbindung mit Anhang IV CAT.POL.H.225 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung nutzt, bedarf der Genehmigung. Die Genehmigung wird vom Luftfahrt-Bundesamt erteilt. Sie kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

      (5) § 30 Absatz 2 bleibt unberührt."

7. § 29 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

      „(4) Die Durchführung der Vorfeldinspektion an Luftfahrzeugen eines Betreibers aus einem Drittstaat oder eines Betreibers, der der behördlichen Aufsicht eines anderen Mitgliedstaates unterliegt, die

Durchführung von Inspektionen im Flug, die Wahrnehmung von Aufgaben und Verantwortlichkeiten der für die Luftaufsicht nach Absatz 1 zuständigen Stellen und die Übermittlung der bei Vorfeldinspektionen gewonnenen Daten richten sich nach der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der jeweils geltenden Fassung.“

b) Absatz 5 wird aufgehoben.

c) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Eine Übermittlung von bei Vorfeldinspektionen gewonnenen Daten an Luftfahrtbehörden in Staaten außerhalb der Europäischen Union darf nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass sich diese Staaten verpflichtet haben, die Daten ausschließlich zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit zu verwenden.“

d) Absatz 7 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „, da internationale Sicherheitsstandards im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/36/EG nicht wirksam angewendet oder eingehalten werden, und“ durch das Wort „oder“ ersetzt.

bb) Die Angabe „Abs.“ wird jeweils durch das Wort „Absatz“ ersetzt.

e) Absatz 8 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Absätze 4 und 6 finden keine Anwendung auf Staatsluftfahrzeuge im Sinne des Artikels 3 Buchstabe b des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 II S. 411).“

bb) In Satz 2 wird die Angabe „Abs.“ durch das Wort „Absatz“ ersetzt.

8. § 30 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Bundeswehr und die Truppen der NATO-Vertragsstaaten sowie Truppen, die auf Grund einer gesonderten Vereinbarung in Deutschland üben, dürfen von den Vorschriften des Ersten Abschnitts dieses Gesetzes, ausgenommen die §§ 12, 13 und 15 bis 19, und von den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung abweichen, soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben erforderlich ist.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „stationierten Truppen“ durch die Wörter „Truppen der NATO-Vertragsstaaten und der in Deutschland übenden Truppen“ ersetzt.

bb) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„In den Fällen der §§ 12, 13 und 15 bis 19 treten bei militärischen Flugplätzen die Dienststellen der Bundeswehr an die Stelle der Flugsicherungsorganisationen und der genannten Luftfahrtbehörden.“

cc) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Die Dienststellen der Bundeswehr treffen ihre Entscheidungen in eigener Zuständigkeit und Verantwortung für die öffentliche Sicherheit und Ordnung. Zusätzlicher Genehmigungen und Erlaubnisse der zivilen Luftfahrtbehörden bedarf es nicht.“

9. Nach § 30 wird folgender § 30a eingefügt:

„§ 30a

Ermächtigung zur Beauftragung Privater

(1) Das Bundesministerium der Verteidigung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Einzelheiten für die Beauftragung juristischer Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung folgender Aufgaben im Zusammenhang mit der Benutzung des Luftraums durch militärische Luftfahrzeuge zu regeln:

1. Prüfung der Lufttüchtigkeit der Muster von Luftfahrzeugen und von Luftfahrtgerät im Rahmen der Entwicklung,
2. Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Muster von Luftfahrzeugen und von Luftfahrtgerät,
3. Prüfung und Bescheinigung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät im Rahmen der Herstellung,
4. Prüfung und Bescheinigung der Lufttüchtigkeit von Luftahrzeugen und Luftfahrtgerät im Rahmen der Instandhaltung und des Betriebs,
5. Prüfung von Ausbildungseinrichtungen, Luftfahrtunternehmen und Organisationen, die Aufgaben nach den Nummern 1 bis 4 wahrnehmen,
6. Ausbildung von erlaubnispflichtigem Personal und Bescheinigung der Ausbildung.

Ein Rechtsanspruch auf Beauftragung besteht nicht.

(2) Die Beauftragten arbeiten nach den Richtlinien des Bundesministeriums der Verteidigung und unterstehen seiner Rechts- und Fachaufsicht. Das Bundesministerium kann die Rechts- und Fachaufsicht auf Dienststellen der Bundeswehr übertragen.“

10. § 31 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 4a wird folgende Nummer 4b eingefügt:

„4b. die Erteilung des Zeugnisses und die Entscheidung über die Freistellung nach § 10a;“.

b) Nummer 11 wird wie folgt gefasst:

„11. die Entgegennahme und Verwaltung von Erklärungen des Betreibers für den spezialisierten Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten Luftfahrzeugen nach den Anhängen III und VIII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der jeweils geltenden Fassung, soweit die Luftfahrzeuge dabei ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden;“.

c) Nach Nummer 11 werden die folgenden Nummern 11a und 11b eingefügt:

„11a. die Erteilung

a) eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses für gewerbliche Rundflüge gemäß Artikel 5 Absatz 1 und 1a in Verbindung mit den Anhängen III und IV der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, es sei denn, diese Rundflüge finden nicht nach Sichtflugregeln statt, und

b) einer Genehmigung zur Durchführung von spezialisiertem Flugbetrieb mit hohem Risiko mit anderen als technisch komplizierten Luftfahrzeugen nach Anhang III ORO.SPO.110 in Verbindung mit Anhang II ARO.OPS.150 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, soweit die Luftfahrzeuge dabei ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden; dies gilt nicht, wenn für den Betrieb eine weitergehende Sondergenehmigung nach Anhang V der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erforderlich ist, für welche das Luftfahrt-Bundesamt zuständig ist.

Auf Antrag eines Landes können diese Aufgaben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder von einer anderen von ihm bestimmten Stelle wahrgenommen werden;

11b. die Aufsicht über den Flugbetrieb gemäß Anhang VII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012;“.

11. § 31d wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird vor der Angabe „31a“ die Angabe „30a und“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „zurückgezogen“ die Wörter „oder widerrufen“ eingefügt.

b) Nach Absatz 4 Satz 2 werden folgende Sätze eingefügt:

„Im Falle des § 30a ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister der Verteidigung, zu richten. Das Bundesministerium der Verteidigung kann die Vertretungsbefugnis übertragen.“

12. § 31e wird wie folgt geändert:

a) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Wird der Bund von einem Dritten wegen eines Schadens in Anspruch genommen, den ein auf der Grundlage einer Rechtsverordnung nach § 30a Beauftragter durch vorsätzliches oder grob fahrlässiges

Handeln verursacht hat, so kann der Bund bei dem Beauftragten Rückgriff bis zu einem vom Bundesministerium der Verteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen festgelegten Höchstbetrag nehmen.“

b) In dem neuen Satz 3 wird vor der Angabe „31a“ die Angabe „30a,“ eingefügt.

13. § 58 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. ohne Genehmigung nach § 20 Absatz 1 Satz 1 oder nach § 21a Satz 1 ein Luftfahrtunternehmen betreibt,“.

b) Nach Nummer 9 wird folgende Nummer 9a eingefügt:

„9a. ohne Genehmigung nach § 25 Absatz 4 Satz 1 eine Landestelle an einer Einrichtung von öffentlichem Interesse nutzt oder einer vollziehbaren Auflage nach § 25 Absatz 4 Satz 2 zuwiderhandelt,“.

c) Nummer 10 wird wie folgt gefasst:

„10. einer Rechtsverordnung nach § 32 oder einer vollziehbaren Anordnung oder Auflage auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,“.

d) In Nummer 15 wird nach den Wörtern „nicht unterhält“ das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.

e) In Nummer 16 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.

f) Folgende Nummer 17 wird angefügt:

„17. gegen die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 2015/1329 vom 31.7.2015 (ABl. L 206 vom 1.8.2015, S. 21) geändert worden ist, verstößt, indem er

a) ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis nach Anhang III ORO.AOC.100 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig beantragt oder einholt oder

b) eine Erklärung nach Anhang III ORO.DEC.100 Buchstabe a, b, d oder e der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig abgibt.“

14. § 65 Absatz 3 Nummer 4 wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe b werden die Wörter „nach den anderen in § 20 Abs. 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung genannten Bestimmungen“ durch die Wörter „der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011“ ersetzt.

b) In Buchstabe c werden die Wörter „§ 28 oder § 28a der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ durch die Wörter „Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S. 1229), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 17. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2237) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Der Vierte Abschnitt der Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Im 2. Unterabschnitt wird die Angabe

„Nichtgewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen §§ 66 bis 68“

durch die Angabe „(weggefallen)“ ersetzt.

b) Im 7. Unterabschnitt wird die Angabe

„Einrichtung von Bodenfunkstellen §§ 81 und 82“

durch die Angabe „(weggefallen)“ ersetzt.

2. § 44 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Der Flughafen darf erst in Betrieb genommen werden, wenn

1. die Genehmigungsbehörde dies auf Grund einer Abnahmeprüfung gestattet hat und
2. ein Zeugnis nach Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der jeweils geltenden Fassung in Verbindung mit Anhang II ADR.AR.C.035 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Europäischen Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 44 vom 14.2.2014, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung erteilt worden ist.“

3. Nach § 45c wird folgender § 45d eingefügt:

„§ 45d

Flugplätze im Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 216/2008

§ 45 Absatz 4 und die §§ 45a bis 45c finden keine Anwendung auf Flugplätze, denen ein Zeugnis nach Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erteilt worden ist.“

4. Nach § 47 Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die zuständige Luftfahrtbehörde führt die Aufsicht über das Fortbestehen der Voraussetzungen für die Erteilung des Zeugnisses nach Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 nach den Vorgaben von Anhang II ADR.AR.C.005 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014. Hierzu richtet die zuständige Luftfahrtbehörde insbesondere ein Aufsichtsprogramm nach Anhang II ADR.AR.C.010 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 ein, in dessen Rahmen sie mindestens alle vier Jahre Audits und Inspektionen durchführt.“

5. Dem § 53 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Für Verkehrslandeplätze, denen ein Zeugnis nach Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erteilt worden ist, gelten § 44 Absatz 1 Nummer 2 und die §§ 45d und 47 Absatz 2a entsprechend.“

6. § 61 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird aufgehoben.

b) Absatz 3 wird Absatz 2 und wie folgt geändert:

aa) Die Wörter „in allen Fällen“ werden gestrichen.

bb) Die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ werden durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

c) Absatz 4 wird Absatz 3.

7. § 62 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen.

bb) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „nach § 20 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „für die gewerbliche Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht durch Luftfahrtunternehmen nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008“ ersetzt.

cc) Nummer 6 wird aufgehoben.

dd) Folgender Satz wird angefügt:

„Weitere Nachweise, die nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zu erbringen sind, bleiben unberührt.“

b) Absatz 2 wird aufgehoben.

8. In § 63 Absatz 3 wird die Angabe „Abs. 1“ gestrichen.

9. Die Zwischenüberschrift vor § 66 wird wie folgt gefasst:

„2. §§ 66 bis 68 (weggefallen)“.

10. Die §§ 66 bis 68 werden aufgehoben.
11. Die Zwischenüberschrift vor § 81 wird wie folgt gefasst:

„7. §§ 81 und 82 (weggefallen)“.

12. Die §§ 81 und 82 werden aufgehoben.
13. § 108 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
    a) In Nummer 9 werden die Wörter „oder Inhaber einer Genehmigung nach § 20 Abs. 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes“ gestrichen.
    b) Nummer 11 wird aufgehoben.

Artikel 3

Änderung der Luftverkehrs-Ordnung[1]

Die Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird folgende Angabe angefügt:

   „[Anlage 8[2]]

   Bauliche Anforderungen an Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse nach § [15 Absatz 4]“.

2. Dem § 15[3] wird folgender Absatz 4 angefügt:

   „(4) Das Luftfahrt-Bundesamt erteilt eine Genehmigung nach § 25 Absatz 4 des Luftverkehrsgesetzes, wenn die Voraussetzungen von Anhang IV CAT.POL.H.225 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 mit Ausnahme von CAT.POL.H.225 Buchstabe a Nummer 1 vorliegen und

   1. das Luftfahrtunternehmen über eine Genehmigung des Luftfahrt-Bundesamtes für medizinische Hubschraubernoteinsätze gemäß Anhang V SPA.HEMS.100 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung verfügt,
   2. der Flugbetrieb am Tag stattfindet, es sei denn, das Luftfahrtunternehmen verfügt über eine Genehmigung gemäß Anhang V SPA.NVIS.100 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 oder über ein Verfahren, durch das eine ausreichende Ausleuchtung der Start- und Landefläche und ihrer Umgebung sichergestellt wird,
   3. sich die Landestelle am Boden befindet und
   4. das Luftfahrtunternehmen die Anzahl der Flugbewegungen für jede genutzte Landestelle an Einrichtungen von öffentlichem Interesse für jedes Kalenderjahr erhebt und bis zum 1. Februar des Folgejahres an das Luftfahrt-Bundesamt meldet.

---

[1] Die Luftverkehrs-Ordnung wird in einem gesonderten Rechtsetzungsverfahren neu gefasst. Das Inkrafttreten dieser Verordnung wird zeitlich vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes liegen, so dass im Laufe des Rechtsetzungsverfahrens die hier für § 15 Absatz 4 LuftVO vorgesehene Regelung (einschließlich der neuen Anlage zu § 15 Absatz 4 LuftVO) durch eine entsprechende Anpassung des Änderungsbefehls in die neue Verordnung zur Regelung des Luftverkehrs überführt werden muss.

[2] Künftig „Anlage 3 zu § 18 Absatz 4“.

[3] Künftig § 18 (neu) LuftVO.

Zudem teilt das Luftfahrtunternehmen dem Luftfahrt-Bundesamt innerhalb von 18 Monaten nach Erteilung der Genehmigung nach Satz 1 mit, dass die Landestelle die Anforderungen der Anlage 8 erfüllt. Unterbleibt diese Mitteilung, kann die Genehmigung nach Satz 1 widerrufen werden.“

3. Die Anlage zu § 15 Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 8

(zu § 15 Absatz 4[4] LuftVO)

Bauliche Anforderungen
an Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse nach § 15 Absatz 4

Der Betreiber der Einrichtung von öffentlichem Interesse stellt sicher, dass die folgenden baulichen Anforderungen erfüllt sind. Er setzt das Luftrettungsunternehmen hierüber in Kenntnis.

I.
Start- und Landefläche

Die Mindestgröße der Start- und Landefläche beträgt 15 Meter mal 15 Meter; der Durchmesser einer kreisrunden Start- und Landefläche beträgt 15 Meter. Die Start- und Landefläche ist eben und frei von Objekten; ihre Neigung darf 5 Prozent nicht überschreiten. Die Tragfähigkeit der Start- und Landefläche muss der maximalen Startmasse des vom Luftfahrtunternehmen an der Landestelle konkret eingesetzten Hubschraubers entsprechen.

II.
Sicherheitsfläche

Die Start- und Landefläche muss unmittelbar von einer 3,5 Meter breiten Sicherheitsfläche umgeben sein. Nummer 3.2.2.4 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19. Dezember 2005 (BAnz. Nr. 246a vom 29. Dezember 2005) in der jeweils gültigen Fassung gilt entsprechend. Objekte auf der Sicherheitsfläche müssen brechbar sein.

III.
Markierungen

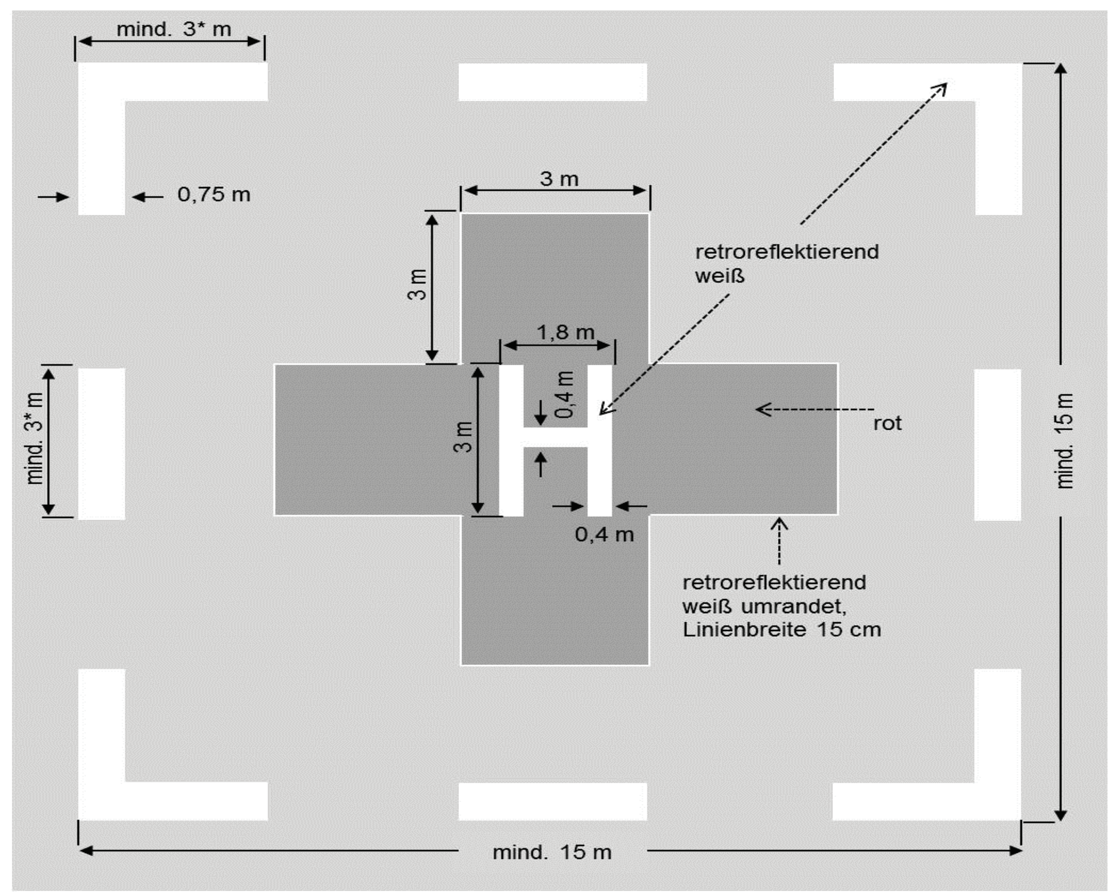
Die erforderliche Erkennungsmarkierung für eine Landestelle besteht aus einem weißen „H“ auf einem roten Kreuz, das sich aus Quadraten zusammensetzt, die an jeder Seite des Quadrates um das H anschließen (vgl. Abbildungen 1 und 2). Die Markierungen sind so auszurichten, dass der Querbalken des „H“ senkrecht zur Hauptan- und -abflugrichtung liegt.

Die äußere Begrenzung der Start- und Landefläche ist mit einer 0,75 Meter breiten Randmarkierung zu versehen.

---

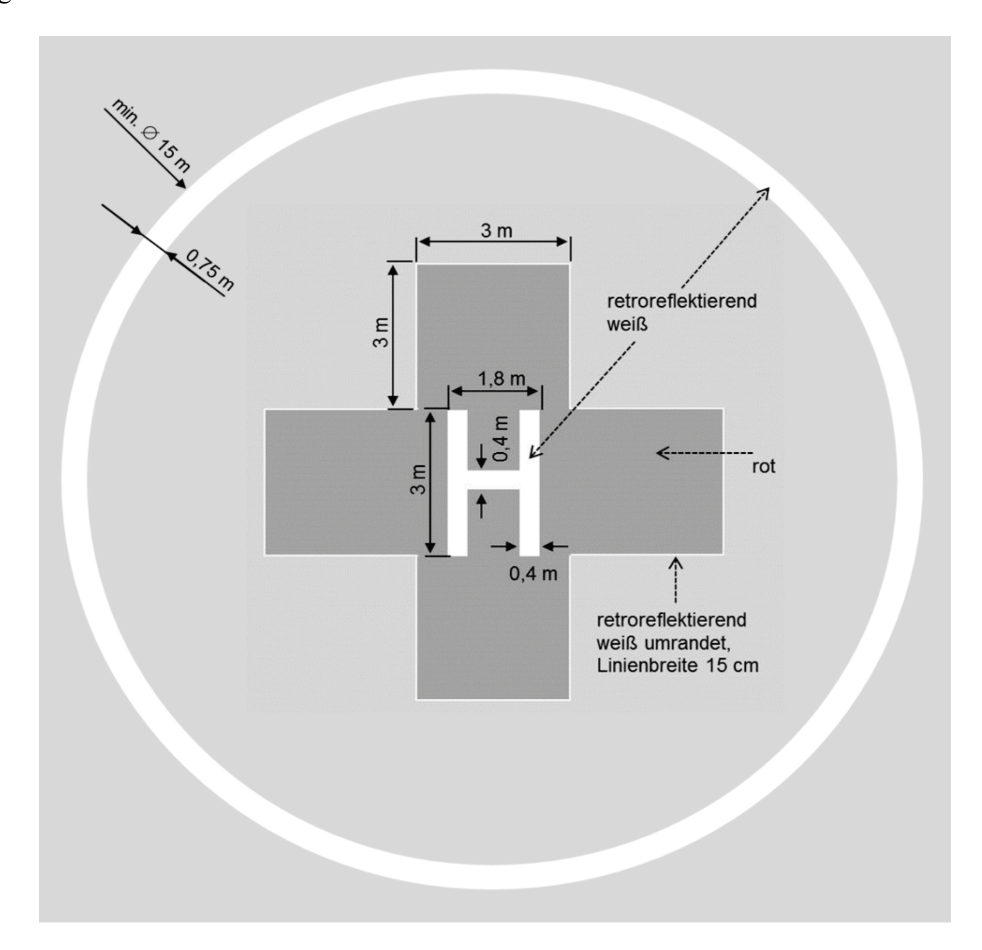
[4] Künftig „Anlage 3 zu § 18 Absatz 4 LuftVO“.

Abbildung 1:



*) bei größeren Abmessungen der Landefläche sind die Seitenmarkierungen entsprechend skaliert zu verlängern

Abbildung 2:



IV.
Windrichtungsanzeiger

Der Betreiber der Einrichtung von öffentlichem Interesse stellt sicher, dass an exponierter Stelle ein geeigneter Windrichtungsanzeiger angebracht ist, der während des Starts und der Landung vom Luftfahrzeugführer eingesehen werden kann.

V.
Löschmittel und Alarmplan

(1) Der Betreiber der Einrichtung von öffentlichem Interesse hält Löschmittel in der Mindestleistungsstufe B nach der Klassifikation der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Umfang von mindestens 50 Litern in der Nähe der Start- und Landefläche vor. Er stellt sicher, dass bei Starts und Landungen eine sachkundige Person anwesend ist, die im Umgang mit den Löschmitteln unterwiesen worden ist.

(2) Der Betreiber der Einrichtung von öffentlichem Interesse erstellt einen Alarmplan, der die Zuständigkeiten und die Alarmierungskette für den Notfall definiert. Der Alarmplan ist an geeigneter Stelle auszuhängen und auf dem neuesten Stand zu halten.

VI.
Zutritt

Der Betreiber der Einrichtung von öffentlichem Interesse stellt durch geeignete Maßnahmen sicher, dass Unbefugte während der Nutzung keinen Zutritt zu der Landestelle haben.

VII.
Erhaltungspflicht

Der Betreiber der Einrichtung von öffentlichem Interesse überwacht das Fortbestehen der in den Nummern I bis VI genannten Voraussetzungen.“

Artikel 4

Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung

Die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung vom 14. Februar 1984 (BGBl. I S. 346), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 17. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2237) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Absatz 5 wird aufgehoben.
2. Dem § 3 Absatz 6 wird folgender Satz angefügt:

   „Gleiches gilt für das Verfahren zur Erteilung oder Änderung eines Zeugnisses nach Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung.“
3. Die Anlage Gebührenverzeichnis (zu § 2 Absatz 1) wird wie folgt geändert:
   a) Abschnitt V wird wie folgt geändert:
      aa) Nach Nummer 4 werden die folgenden Nummern 4a bis 4d eingefügt:

„4a.	Zeugnis nach Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Verbindung mit § 10a LuftVG einschließlich der Genehmigung des Flugplatzhandbuchs	
	a) für Flughäfen gemäß § 1 der Flughafenkoordinierungs-Durchführungsverordnung	2 500 bis 300 000 EUR
	b) für sonstige Flughäfen	1 000 bis 100 000 EUR
	c) für Landeplätze	100 bis 20 000 EUR
4b.	Genehmigung von Änderungen nach Anhang II ADR.AR.C.040 in Verbindung mit Anhang III ADR.OR.B.040 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014	100 bis 5 000 EUR
4c.	Genehmigung eines Verfahrens für den Umgang mit nicht genehmigungspflichtigen Änderungen nach Anhang II ADR.AR.C.035 in Verbindung mit Anhang III ADR.OR.B.040 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014	100 bis 1 000 EUR
4d.	Freistellung eines Landeplatzes gemäß § 10a LuftVG in Verbindung mit Artikel 4 Absatz 3b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008	bis 500 EUR“.

      bb) In Nummer 16 werden nach dem Wort „Nachprüfungen“ die Wörter „, Audits und Inspektionen“ eingefügt.
   b) Abschnitt VI wird wie folgt geändert:
      aa) In Nummer 1 wird die Angabe „, Abs. 4“ gestrichen.
      bb) In Nummer 2 wird die Angabe „§ 61 Abs. 4“ durch die Angabe „§ 61 Absatz 3“ ersetzt.
      cc) Nummer 3 wird aufgehoben.
      dd) Nummer 21 wird wie folgt gefasst:

„21. Genehmigung von Ausnahmen nach Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (Artikel 4 Absatz 4 und

Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Verbindung mit der Entscheidung C (2009) 7633 der Kommission vom 14.10.2009) 500 bis 2 500 EUR“.

ee) Nummer 23 wird wie folgt geändert:

aaa) Buchstabe d wird wie folgt gefasst:

„d) für Flüge nach Instrumentenflugregeln über dem Nordatlantik (§ 3 Absatz 3 der 3. DV LuftBO, § 1 Absatz 2 Nummer 1 und 2 sowie § 24a Absatz 1 Nummer 2 LuftBO in Verbindung mit Anhang V SPA.PBN.100 und SPA.PBN.105 oder Anhang V SPA.MNPS.100 und SPA.MNPS.105 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012)“.

bbb) Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„e) für Flüge entsprechend der Flächennavigation (RNAV) und für Flüge mit erforderlichen Navigationsleistungen (§ 24a Absatz 1 Nummer 3 LuftBO, § 3 Absatz 1 FSAV in Verbindung mit CAT.IDE.345 und Anhang V SPA.PBN.100 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012)“.

ccc) Buchstabe f wird wie folgt gefasst:

„f) für Flüge im RVSM-Luftraum (RVSM – Reduced Vertical Separation Minimum; § 4 der 3. DV LuftBO, § 1 Absatz 2 Nummer 1 und 2 sowie § 24a Absatz 1 Nummer 1 LuftBO in Verbindung mit Anhang V SPA.RVSM.100 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012)“.

ff) Nach Nummer 31 werden die folgenden Nummern 31a und 31b eingefügt:

„31a. Genehmigung abweichender Regelungen für den Hubschrauberbetrieb von und zu Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse (Anhang II ARO.OPS.220, Anhang V CAT.POL.H.225 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in Verbindung mit § 15 Absatz 4[5] LuftVO) 200 bis 1 000 EUR

31b. Änderung oder Erweiterung einer Genehmigung nach Nummer 31a 100 bis 500 EUR“.

gg) Folgende Nummer 33 wird angefügt:

„33. Genehmigung von Verträgen über das An- oder Vermieten eines Luftfahrzeugs (Anhang II ARO.OPS 110 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in Verbindung mit Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008)

a) Vermietung eines Luftfahrzeugs (Lease-out) 150 bis 500 EUR

b) Anmietung eines Luftfahrzeugs (Lease-in) 500 bis 1 200 EUR“.

c) Abschnitt VII wird wie folgt geändert:

aa) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:

„3a. Qualifikationsnachweis für die Ausbilder von

a) Speditionsangestellten, die an der Abwicklung von Gefahrgut beteiligt sind,

b) Angestellten von Luftfahrtunternehmen und Frachtabfertigungsdienstleistern, die gefährliche Güter annehmen 500 EUR“.

bb) Die Nummern 5 bis 8 werden aufgehoben.

[5] Künftig § 18 LuftVO (Entwurf des BMVI in Vorbereitung).

Artikel 5

Änderung der Bodenabfertigungsdienst-Verordnung

In Anlage 5 zu § 3 Absatz 2 der Bodenabfertigungsdienst-Verordnung vom 10. Dezember 1997 (BGBl. I S. 2885), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 10. Mai 2011 (BGBl. I S. 820) geändert worden ist, wird in der Tabelle über die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger auf dem Flughafen Düsseldorf (DUS) in der Spalte „Zahl Drittabfertiger" jeweils in Zeile Nummer 3 (Gepäckabfertigung), in Zeile Nummer 4.1 (Fracht- und Postabfertigung in Bezug auf Fracht ohne Zolllagerbetrieb), in Zeile Nummer 5.4 (Be- und Entladung sowie Beförderung Besatzung/Fluggast/Gepäck), in Zeile Nummer 5.5 (Anlassen/Triebwerke) und in Zeile Nummer 5.6 (Bewegen des Flugzeugs/Bereitstellen) die Angabe „2" durch die Angabe „3" ersetzt.

Artikel 6

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Sätze 2 und 3 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe e Doppelbuchstabe aa tritt am 25. August 2016 in Kraft. Artikel 1 Nummer 3, 4, 9 Buchstabe b und c sowie Nummer 12 Buchstabe a, Artikel 2 Nummer 6 bis 8 und 10 und Artikel 4 Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa bis cc treten am 21. April 2017 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Inhalt des Gesetzes

1) Änderung des § 8 Absatz 1 LuftVG

Mit Schreiben vom 30. Mai 2013 hat die Europäische Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet. Die Europäische Kommission ist der Auffassung, dass das geltende deutsche Luftrecht hinter den Anforderungen der Richtlinie 2011/92/EU vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 26 vom 28.1.2012, S. 1) sowie der Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7) zurückbleibe, weil in den Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren nach § 32 Absatz 4 Nummer 8 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und § 27a Absatz 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) weder eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) noch eine Prüfung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete durchzuführen sei.

Flugverfahren werden nicht von der Planfeststellungs- oder Genehmigungsbehörde nach § 8 bzw. § 6 LuftVG, sondern nach § 32 Absatz 4 Nummer 8 in Verbindung mit Absatz 4c LuftVG und § 27a Absatz 2 LuftVO vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) festgelegt. Die Prüfung des BAF umfasst neben den vorrangig zu berücksichtigenden Sicherheitsaspekten die geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs. Nach § 29b Absatz 2 LuftVG ist bei der Festlegung der Flugverfahren überdies auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

Hierzu hat das BAF im Rahmen der planerischen Abwägung für eine sachgerechte Verteilung des Lärms durch An- und Abflüge in der Umgebung eines Flugplatzes Sorge zu tragen. Zu den abwägungserheblichen Belangen, die dabei zu berücksichtigen sind, gehören auch Lärmbelastungen unterhalb der Unzumutbarkeitsschwelle des § 29b Absatz 2 LuftVG (BVerwGE 121, 152, 160 ff.). Eine UVP sowie eine Prüfung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete sind im Rahmen dieses Verfahrens nicht vorgesehen.

Die geschilderte Rechtslage ist in den letzten Jahren von deutschen Gerichten mehrfach geprüft und im Grundsatz bestätigt worden (BVerwG, Urteil vom 12.11.2014 – 4 C 34/13; BVerwG, Urteil vom 31. Juli 2012 – 4 A 7001/11–; BVerwG, Urteil vom 31. Juli 2012 – 4 A 5000/10 –; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 14.06.2013 – OVG 11 A 20.13 –). Dabei haben die Gerichte insbesondere festgestellt, dass das BAF bei der Festlegung der Flugverfahren nicht zur Durchführung einer UVP verpflichtet ist. Nach dem nationalen Regelungsgefüge müssten notwendige UVP vielmehr – auch in Bezug auf die Auswirkungen von Flugverfahren – umfassend bereits im Zulassungsverfahren für den Flughafen durchgeführt werden. Die UVP müsse sich hier auf den gesamten Einwirkungsbereich des Flughafens erstrecken, in dem abwägungserhebliche Auswirkungen auftreten könnten. Dabei müsse auch der systemimmanenten Unsicherheit Rechnung getragen werden, dass Flugverfahren geändert werden könnten. Insoweit müsse der Planfeststellungsbeschluss vorab auch diejenigen Konflikte bewältigen, die durch später von der Grobplanung abweichende Flugverfahren entstehen könnten und nach Art und Umfang durch die im Planfeststellungsverfahren prognostizierten Flugverfahren nicht abgebildet würden.

Diese von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze sollen mit der vorliegenden Neufassung von § 8 Absatz 1 LuftVG deutlicher als bisher im Gesetz selbst fixiert werden. Insoweit hat die Regelung klarstellenden Charakter. Zugleich sollen damit die Bedenken der Europäischen Kommission im Hinblick auf die Anforderungen der UVP- und der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) ausgeräumt werden.

2) Zeugnis nach Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008

Mit der Änderungsverordnung (EU) Nr. 1108/2009 der Kommission vom 21. Oktober 2009 ist der Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 auf den Bereich der Flughäfen ausgeweitet worden. Die hierzu verabschiedete Durchführungsverordnung (EU) Nr. 139/2014 der Europäischen Kommission enthält zahlreiche betriebliche und organisatorische Anforderungen an die Flugplatzbetreiber. So ist ab dem maßgeblichen Stichtag

ein Zeugnis nach Artikel 8a der Verordnung ein zwingendes Erfordernis für den (Weiter-)Betrieb eines Flugplatzes im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 216/2008.

Auch für die insoweit zuständigen Behörden konstituiert die Verordnung organisatorische Vorgaben. Diese betreffen insbesondere die Einführung eines obligatorischen Managementsystems sowie eines formalisierten Aufsichtsprogramms mit regelmäßigen Inspektionen und Audits.

3) Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse (Public Interest Sites)

Auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 6/2013 der Kommission vom 8. Januar 2013 (ABl. L 4 vom 9.1.2013, S. 34) geändert worden ist, werden mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1) zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 379/2014 vom 7. April 2014 (ABl. L 123 vom 24.4.2014, S. 1ff.) geändert worden ist, verbindliche Regelungen für den Flugbetrieb eingeführt.

Im Allgemeinen haben die Mitgliedstaaten anerkannt, den Flugbetrieb mit Hubschraubern nur dann zuzulassen, wenn

- ein Ausfall von Triebwerken nicht zu einem inakzeptablen Risiko führt (Betrieb in Flugleistungsklasse 1) oder
- die Zeitspanne, in der ein solcher Triebwerksausfall ein entsprechendes Risiko bedeutet, zu minimieren ist (Betrieb in Flugleistungsklasse 2). Ein Betrieb in Flugleistungsklasse 2 bedeutet mithin, dass in bestimmten Phasen des Fluges (bei Start und Landung) eine sichere Landung oder die Fortsetzung des Fluges bei Ausfall eines Triebwerkes nicht sichergestellt ist und somit eine Notlandung erforderlich wird.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb von Hubschraubern an medizinischen Einrichtungen wurden Probleme in der Einhaltung dieser risikofreien Verfahren festgestellt, die hauptsächlich aus der Tatsache resultieren, dass dieser Betrieb in stark bebauten, hindernisreichen Regionen stattfindet (Gebiete mit schwierigen Umgebungsbedingungen im Sinne von Anhang I Nummer 42 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012). Aufgrund der Lage der Landestellen an den Krankenhäusern oder durch die Anordnung der (umliegenden) Gebäude selbst können die geforderten Hinderniskriterien für den Betrieb in Flugleistungsklasse 1 oftmals nicht eingehalten werden.

Aufgrund der Bedeutung dieser Landestellen für die Rettungskette und die Sicherstellung der medizinischen Versorgung der Bevölkerung ist die Einrichtung der „Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse“ eine geeignete Möglichkeit, das mit dem Betrieb von Hubschraubern in Flugleistungsklasse 2 verbundene flugbetriebliche Risiko in einem angemessenen Maß zur Bedeutung dieser Landestellen zu berücksichtigen. Die in § 15 Absatz 4 LuftVO normierten Vorgaben dienen dabei der Minimierung dieses Risikos. Gleichzeitig wird klargestellt, dass derartige Landestellen keine Hubschrauberlandeplätze sind und damit auch nicht der Genehmigungspflicht des § 6 LuftVG unterfallen.

Diese Konstruktion stellt einen gerechten Ausgleich zwischen dem gesellschaftspolitischen Interesse an einer funktionsfähigen Luftrettung einerseits und den Mindestanforderungen an einen sicheren Betrieb andererseits dar.

Nach einer vorläufigen (noch nicht abgeschlossenen) Erhebung ergibt sich dabei nach Bundesländern aufgeschlüsselt derzeit folgende Anzahl an Landestellen, die von der neuen Regelung erfasst werden:

Bundesland:	Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse:
Baden-Württemberg	104
Bayern	268
Berlin	11
Brandenburg	35
Bremen	11

Bundesland:	Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse:
Hamburg	9
Hessen	44
Mecklenburg-Vorpommern	31
Niedersachsen	136
Nordrhein-Westfalen	205
Rheinland-Pfalz	96
Saarland	28
Sachsen	79
Sachsen-Anhalt	60
Schleswig-Holstein	50
Thüringen	44

II. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 des Grundgesetzes (GG).

III. Kosten

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand
Keiner.

IV. Erfüllungsaufwand

1. Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

2. Wirtschaft

a) Verordnung (EG) Nr. 216/2008

Die Einführung des Zeugnisses nach Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009 bringt einen erheblichen Erfüllungsaufwand für die Flughafenbetreiber mit sich: Neben der Einführung des Zeugnisses als zwingende Voraussetzung für den Betrieb des Flugplatzes sehen die Bestimmungen vor, dass bestimmte Änderungen mit Bezug auf das Zeugnis oder die Zulassungsgrundlage anzuzeigen und ggf. behördlich zu genehmigen sind. Ferner ist ein Managementsystem einzuführen und das Flugplatzhandbuch an die neuen Vorgaben anzupassen. Schließlich müssen bestimmte Daten erhoben und an verschiedene Stellen übermittelt werden.

Im Einzelnen:

Für den Antrag auf Erteilung des Zeugnisses sind umfangreiche Unterlagen zu erstellen, um die Konformität mit den europäischen Vorgaben belegen zu können. Der Prüfkatalog der EU-Verordnung umfasst dabei umfangreiche Vorgaben für jedes einzelne Infrastrukturelement eines Flugplatzes. Die bei der Prüfung zu Grunde zu legenden Zulassungsspezifikationen umfassen aktuell ein Regelwerk von ca. 280 Seiten.

Insbesondere im Fall von Abweichungen von solchen Zulassungsspezifikationen, welche bislang nur Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) waren, dürften künftig Nachweise für ein „gleichwertiges Sicherheitsniveau (ELoS)“ erforderlich werden, etwa in Form von Gutachten („aeronautical studies“). Die Kosten hierfür hat der Flugplatzbetreiber zu tragen.

Daneben unterwirft die EU-Verordnung sämtliche Änderungen, die Auswirkungen auf das Zeugnis, die Zulassungsgrundlage, die sicherheitskritischen Anlagen oder das Managementsystem des Betreibers haben, einer behördlichen Genehmigungspflicht. Da derzeit nach nationalem Recht (§ 6 Absatz 4 Satz 2 LuftVG) lediglich für „wesentliche“ Änderungen von Anlage und Betrieb des Flugplatzes eine Genehmigung erforderlich ist, führt auch diese Änderung zu einem Mehraufwand beim Flugplatzbetreiber. Es müssen jeweils entsprechende Unterlagen zusammengetragen und ein Antrag gestellt werden.

b) Verordnung (EU) Nr. 965/2012 und ergänzende nationale Regelungen: Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse

Für die Luftrettungsunternehmen und Krankenhausbetreiber entsteht ein zusätzlicher Aufwand durch die Einführung der neuen Genehmigung für die Nutzung der Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse. Zudem werden ihnen Meldeverpflichtungen auferlegt:

Die Luftrettungsunternehmen müssen nach den Vorgaben von CAT.POL.H.225 Buchstabe b und c der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 für jede genutzte Landestelle an Einrichtungen von öffentlichem Interesse detaillierte flugbetriebliche Verfahren festlegen und diese mittels geeigneter Hilfsmittel darstellen, um das Gefährdungspotential möglichst zu minimieren. Neben dem Aufwand zur Erstellung der notwendigen optischen Hilfsmittel wird hierzu ein Aufwand von mindestens acht Arbeitsstunden je Landestelle angesetzt. Der Koordinierungsaufwand insgesamt wird auf einen Bedarf von mindestens zehn Arbeitssitzungen der Luftrettungsunternehmen geschätzt.

Die Unterlagen für die einzelnen Landestellen können von den Luftrettungsunternehmen wechselweise erstellt werden: Ein Luftrettungsunternehmen, das die Unterlagen für eine bestimmte Landestelle erstellt hat, kann diese Unterlagen anderen Luftrettungsunternehmen, die diese Landestelle ebenfalls nutzen, zur Verfügung stellen. Nicht jedes Luftrettungsunternehmen muss also alle Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse in Deutschland erfassen, die es nutzt. Die Koordinierung zur einmaligen Erstellung der Unterlagen obliegt den Luftrettungsunternehmen.

Meldeverpflichtung:

Es wird eine neue Informationspflicht eingeführt. Zum Zweck der Aufsicht und zur Feststellung des Umfangs der Nutzung jeder Landestelle an einer Einrichtung von öffentlichem Interesse melden die Luftrettungsunternehmen einmal jährlich die Zahl der jeweils durchgeführten Starts und Landungen an das Luftfahrt-Bundesamt.

Die Krankenhausbetreiber müssen die Landestellen baulich so anpassen, dass ein Mindestmaß an Sicherheit im Flugbetrieb gewährleistet werden kann. Maßgeblich sind insoweit die Vorgaben der neuen Anlage 8 zu § 15 Absatz 4 LuftVO. Der Umfang der hierfür erforderlichen Maßnahmen ist bei den betroffenen Landestellen sehr unterschiedlich; die Baukosten bewegen sich im Umfang von wenigen hundert Euro bis zu Gesamtkosten von 70 000 Euro je Landestelle. Teilweise sind die Landestellen bereits in ausreichendem Maße ertüchtigt.

c) Aufhebung der §§ 81 und 82 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)

Durch die Aufhebung der Vorschriften, die die Errichtung und den Betrieb von Bodenfunkstellen betreffen, werden die Betreiber dieser Anlagen entlastet; es entfällt damit die Zustimmungspflicht der Landesluftfahrtbehörde.

3. Verwaltung

a) Bundesebene

Für die Verwaltung auf Bundesebene entsteht zusätzlicher Erfüllungsaufwand unmittelbar durch die organisatorischen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008. Die Verordnung und die hierzu erlassene Durchführungsverordnung (EU) Nr. 139/2014 ordnen die Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit dem Zeugnis und die Aufsichtsführung der Landesluftfahrtbehörden über die Flugplatzbetreiber neu und mit deutlich höherem De-

taillierungsgrad. Die Einführung von Managementsystemen wird vorgeschrieben. Hierauf muss auch die Ausübung der Fach- und Rechtsaufsicht durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als oberster Luftfahrtbehörde abgestimmt und entsprechend intensiviert werden.

Daneben bestehen zahlreiche Koordinierungsaufgaben und Berichtspflichten an die EASA und die Europäische Kommission.

Für die Verwaltung auf Bundesebene entsteht zusätzlicher Erfüllungsaufwand durch die Einführung der Genehmigung des Flugbetriebs an Landestellen von öffentlichem Interesse. Eine ortsspezifische Prüfung der Landestellen von öffentlichem Interesse durch das Luftfahrt-Bundesamt erfolgt in Stichproben.

Bei einer angenommenen Zahl von 1 200 Außenlandestellen, die im Rahmen einer Erstgenehmigung zu betrachten sind, ergibt sich ein Aufwand von jeweils ca. 4 Stunden, insgesamt mithin 4 800 Stunden. Zur Bearbeitung der Genehmigungen wird ein fachlich hoch qualifizierter Mitarbeiter (mindestens Berufshubschrauberführer mit Erfahrung im Rettungsflugdienst) des gehobenen Dienstes benötigt. Zusätzlich werden etwa 2,5 Prozent der Außenlandestellen einer stichprobenartigen Einzelfallbegutachtung mit einem Aufwand von fünf Arbeitsstunden unterzogen. Hieraus ergibt sich ein Aufwand von insgesamt 150 Stunden (30 x 5 Stunden). Die Stichproben sollen über einen Zeitraum von zehn Jahren durchgeführt werden, so dass sich ein Gesamtaufwand von 4 800 Stunden (Erstgenehmigungen) + 1 500 Stunden (Stichproben über 10 Jahre) = 6 300 Stunden ergibt. Dies bedeutet einen Aufwand von 630 Stunden pro Jahr, was 0,35 Dienstposten im gehobenen Dienst entspricht. Dieser erhöhte Personalbedarf kann mit den vorhandenen Personalmitteln abgedeckt werden. Im Übrigen wird dieser Aufwand auch durch den neu geschaffenen Gebührentatbestand aufgefangen.

b) Landesebene

Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und Verordnung (EU) Nr. 139/2014

Den Ländern wird die Zuständigkeit für die Erteilung des Zeugnisses nach Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und damit eine neue Aufgabe übertragen. Hieraus ergibt sich ein erheblicher Mehraufwand für die Landesverwaltung, welcher unmittelbar aus den europäischen Vorgaben resultiert. Des Weiteren sehen die europäischen Regelungen die obligatorische Einrichtung eines behördlichen Aufsichtskonzepts und weitere allgemeine Anforderungen an die Struktur und Arbeitsweise der Behörden vor. Die Erfüllung dieser Anforderungen kann in den Landesverwaltungen zu Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln führen. Schließlich werden erweiterte Berichts- und Dokumentationspflichten eingeführt.

Im Einzelnen:

- Die Erteilung des Zeugnisses nach Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und die Entscheidung über die Freistellung eines Flugplatzes von den Anforderungen dieser EU-Verordnung werden im Zuge der Bundesauftragsverwaltung den Ländern übertragen. Durch diese neue Aufgabe entstehen für die Länder – korrespondierend mit dem Mehraufwand für Flughafenbetreiber – neue Belastungen.
- Die Prüfung der Anträge der Flugplatzbetreiber auf Erteilung des Zeugnisses oder auf Freistellung wird einen erheblichen Umfang haben. Dies gilt insbesondere für die Entscheidungen über Abweichungen oder Ausnahmen (ELoS, besondere technische Einzelspezifikationen, „Deviation Acceptance & Action Document“ – DAAD) von den Vorgaben der EU-Verordnung. Um die einzelnen Punkte belastbar nachprüfen zu können, kann ein zusätzlicher Bedarf an Personal und an Qualifizierungsmaßnahmen für bestehendes Personal (insbesondere für die Tätigkeit als „Aerodrome Inspector“) nicht ausgeschlossen werden.
- Daneben sieht die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Verbindung mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 139/2014 die Einrichtung eines behördlichen „Aufsichtsprogramms“ vor, in dessen Rahmen insbesondere der Fortbestand der Voraussetzungen des Zeugnisses mittels Inspektionen und Audits in einem festgelegten Zyklus überprüft werden soll. Damit verbunden sind umfangreiche Dokumentationspflichten.
- In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass künftig sämtliche Änderungen, die sich auf das Zeugnis, die Zulassungsgrundlage oder das Managementsystem auswirken, einer behördlichen Genehmigung bedürfen.

ADR.AR.C.035 Buchstabe d bestimmt zudem, dass das Flugplatzhandbuch Bestandteil des Zeugnisses sein soll. Damit wird künftig ein behördliches Genehmigungserfordernis für das Flugplatzhandbuch für Flugplätze im Anwendungsbereich der Verordnung und damit eine neue Aufgabe für die Landesluftfahrtbehörden konstituiert.

Schließlich bedarf künftig auch das Sicherheitsmanagementsystem einer behördlichen Genehmigung.

Durch Aufhebung der §§ 81 und 82 LuftVZO entfällt für die Landesluftfahrtbehörden die Aufgabe der Zustimmung zur Errichtung und zum Betrieb von Bodenfunkstellen.

V. Sonstige Auswirkungen

a) Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

b) Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des LuftVG)

Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 7)

Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 18. März 2014 in der Rechtssache C-628/11 (ABl. C 142/2 vom 12.5.2014) bedürfen Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union, die gewerbliche Flüge von einem Drittstaat in einen Mitgliedstaat durchführen und die nicht über eine von diesem Staat erteilte Betriebsgenehmigung verfügen, für den Einflug aus dem Drittstaat keiner Erlaubnis. Eine solche Forderung unterfällt nach Ansicht des Gerichtshofes dem allgemeinen Verbot der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit nach Artikel 18 des Vertrags über die Arbeitsweise der europäischen Union (AEUV).

Mit der Ergänzung von § 2 Absatz 7 wird künftig eine Diskriminierung von Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union, die in ihren jeweiligen Staaten eingetragene und zugelassene Luftfahrzeuge einsetzen, aus Gründen der Staatsangehörigkeit ausgeschlossen. Die ergänzende Neuregelung orientiert sich eng an der vergleichbaren Regelung von § 3 Absatz 2.

Zudem erfolgt eine Anpassung an die Regelungen in Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung von Lufttüchtigkeitszeugnissen und anderen Zertifikaten.

Zu Nummer 2 (§ 8)

Nach der vorgenannten Rechtsprechung ist § 8 Absatz 1 LuftVG so zu verstehen, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Umwelt- und Naturschutzaspekte auch im Hinblick auf die Flugverfahren, die für die Abwicklung des An- und Abflugverkehrs notwendig sind, umfassend zu prüfen sind. Diese Prüfung darf sich nicht auf die Grobplanung zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses beschränken, sondern hat mögliche spätere Änderungen der Flugverfahren ebenfalls miteinzubeziehen. Der Wortlaut der geltenden Regelung weist allerdings auf diesen Umstand nicht hin. Flugverfahren werden in der Vorschrift nicht ausdrücklich genannt. Mittlerweile hat jedoch die höchstrichterliche Rechtsprechung die Anforderungen an den Prüfungsumfang in Bezug auf die Flugverfahren im Rahmen der Planfeststellung klar bestimmt.

Mit der vorliegenden Neufassung der Vorschrift sollen diese Grundsätze in das Luftverkehrsgesetz übernommen werden. Neben der ausdrücklichen Erwähnung auch der Prüfung der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets stellt die Neufassung nunmehr ausdrücklich klar, dass sich die Prüfung der Planfeststellungsbehörde räumlich auf den gesamten Einwirkungsbereich des Flughafens erstrecken muss, in dem entscheidungserhebliche Auswirkungen des Vorhabens auftreten können.

Die Neufassung übernimmt damit nahezu wortgleich den in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 31. Juli 2012 – BVerwG 4 A 7001/11 – enthaltenen Leitsatz.

Zwar sind zu diesem Zeitpunkt die tatsächlich zur Anwendung kommenden Flugverfahren noch nicht bekannt, die Klarstellung macht jedoch deutlich, dass die Planfeststellungsbehörde verpflichtet ist, in ihre Prüfung und Abwägung mit Blick auf den nutzbaren Luftraum alle Bereiche einzubeziehen, in denen An- und Abflugverkehr

weder aus tatsächlichen noch rechtlichen Gründen ausgeschlossen werden kann. Besonderes Gewicht haben hierbei die auf der Basis einer Grobplanung erstellten vorläufigen Flugverfahren für den An- und Abflug, doch darf damit der übrige vom Flughafen betroffene Einwirkungsbereich nicht vernachlässigt werden. Hier ist von der Planfeststellungsbehörde insbesondere zu berücksichtigen, dass die endgültige Festlegung der An- und Abflugverfahren erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens, in der Regel erst kurz vor Inbetriebnahme des Flugplatzes, erfolgt. Auch können Flugverfahren einschließlich ihrer Streckenführung nach ihrer erstmaligen Festlegung geändert werden. Zudem erfolgt die Verkehrsführung und Abwicklung des Flugverkehrs an einem Flughafen aus Gründen der Sicherheit, Ordnung und Flüssigkeit des Verkehrs nicht allein auf der Basis festgelegter Flugrouten, sondern wird ganz überwiegend individuell für jedes einzelne Luftfahrzeug im Wege von Flugverkehrskontrollfreigaben durch die Flugsicherung gesteuert. So bilden die festgelegten Flugverfahren im Nahbereich eines Flughafens zwar die maßgebliche Grundlage für die Verkehrslenkung, mit zunehmender Entfernung und Höhe des Luftfahrzeugs vom Flughafen erfolgt jedoch die Verkehrslenkung mittels einzelner Freigaben. Diese können zum Teil erheblich von den festgelegten Flugverfahren abweichen.

Zusätzlich hat die Planfeststellungsbehörde zu bedenken, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung aufgrund der Verkehrsentwicklung oder aus Gründen der Verkehrssicherheit möglicherweise auch von der ursprünglichen Grobplanung abweichende Flugverfahren festlegen muss. Die Planfeststellungsbehörde muss daher auch die Gebiete in den Blick nehmen, die außerhalb der von der Flugsicherung nur vorläufig und grob geplanten Flugrouten liegen.

Insoweit stellt die vorgesehene neue Fassung der Vorschrift ausdrücklich klar, dass sich die Prüfung der Umweltverträglichkeit und der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets räumlich auf den gesamten Einwirkungsbereich eines Flughafens oder Landeplatzes mit beschränktem Bauschutzbereich erstrecken muss, wobei alle Bereiche zu berücksichtigen sind, in denen ein künftiger An- und Abflugverkehr nicht auszuschließen ist.

Der neue Satz 6 stellt (unter Berücksichtigung der Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts in den beiden o. g. Urteilen) ausdrücklich klar, dass die Planfeststellungsbehörde festlegen kann, dass bestimmte schutzwürdige Gebiete zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen nicht überflogen werden dürfen. Aus denselben Gründen kann der Überflug dieser Gebiete auch an bestimmte Bedingungen (z. B. Überflughöhe, zeitliche Beschränkung auf Tag oder Nacht, Lärmkontingent) geknüpft werden (Satz 7). Zu den schutzwürdigen Gebieten im Sinne dieser Regelung können sowohl Siedlungsgebiete als auch Natura 2000-Gebiete gehören.

Satz 8 sieht vor, dass vor der Festlegung derartiger Beschränkungen des Überflugs die Flugsicherungsorganisation und das BAF von der Planfeststellungsbehörde zu hören sind. Damit soll sichergestellt werden, dass die Planfeststellungsbehörde vor einer endgültigen Entscheidung möglichen Schwierigkeiten oder Nachteilen bei der Abwicklung des An- und Abflugverkehrs durch die Flugsicherung im Rahmen ihrer Abwägung Rechnung trägt.

Mit Satz 9 werden die vorstehenden Grundsätze auch auf die Genehmigungsverfahren nach § 6 Absatz 1 und Absatz 4 Satz 2 übertragen.

Der letzte Satz entspricht dem Satz 5 des bisherigen Wortlauts; er wird unverändert übernommen.

Zu Nummer 3 (§ 10a)

Voraussetzung für den Betrieb eines Flugplatzes im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 216/2008 ist ein Zeugnis gemäß Artikel 8a dieser Verordnung in Verbindung mit Artikel 6 Absatz 2 der hierzu ergangenen Durchführungsverordnung Nr. 139/2014 der Kommission.

Die zuständige Landesluftfahrtbehörde erteilt das Zeugnis in Form eines (feststellenden) Verwaltungsaktes, wenn die „grundlegenden Anforderungen“ des Anhangs Va der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Verbindung mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission erfüllt sind.

Regelungsgegenstand des Zeugnisses ist demnach die behördliche Bestätigung, dass die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen in Bezug auf die Betriebssicherheit der Anlage, die Betriebsorganisation und der Betriebsführung durch den Flughafenbetreiber erfüllt werden. Hierbei handelt es sich um eine feststellungsfähige „rechtlich erhebliche Eigenschaft einer Sache“ und als solche um einen geeigneten Regelungsgegenstand für einen Verwaltungsakt.

Die grundlegenden Anforderungen sind erfüllt, wenn der Flugplatz der Zulassungsgrundlage gemäß Artikel 8a Absatz 2 Buchstabe b entspricht und wenn der Flugplatz keine Merkmale oder Eigenschaften aufweist, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen. Die Zulassungsgrundlage setzt sich nach Artikel 8a Absatz 2 Buchstabe b der

Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Verbindung mit Anhang I ADR.AR.C.020 der Durchführungsverordnung zusammen aus

– Zulassungsspezifikationen, die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) auf der Grundlage des Anhangs I ADR.AR.C.020 (a) zu erlassen sind („Certification Specifications“ – CS),
– Bestimmungen für ein gleichwertiges Sicherheitsniveau („Equivalent level of safety“ – ELoS) und
– besonderen technischen Einzelspezifikationen („Special Conditions“ – SC).

Bei den Zulassungsspezifikationen handelt es sich um technische Richtwerte und Standards, die im Wesentlichen dem Anhang 14 des ICAO-Abkommens nachempfunden sein werden. Sie sollen die Erfüllung der in Artikel 8a Absatz 2 der Basis-Verordnung genannten grundlegenden Anforderungen gewährleisten.

Die Bestimmungen für ein gleichwertiges Sicherheitsniveau sowie die Aufnahme von besonderen technischen Einzelspezifikationen eröffnen die Möglichkeit, Abweichungen von den Zulassungsspezifikationen zu rechtfertigen und trotz dieser Abweichungen einen EU-konformen Zustand herzustellen.

Ein Zeugnis ist nicht erforderlich für solche Flugplätze, die die Kriterien des Artikels 4 Absatz 3a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 nicht erfüllen, und für solche Flugplätze, die durch Entscheidung der Landesluftfahrtbehörde vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen worden sind (Artikel 4 Absatz 3b). Für diese Flugplätze gelten die bisherigen nationalen Bestimmungen unverändert fort. Für die Schwellenwerte des Artikels 4 Absatz 3b Satz 1 sind dabei nur gewerbliche Fluggäste, d. h. vor allem Ein- und Aussteiger im Linien- und Charterverkehr sowie im Bedarfsflugverkehr mit festen An- und Abflugzeiten, zu berücksichtigen. Mit Blick auf den Frachtbetrieb ist ausschließlich auf Flugbewegungen im reinen Frachtbetrieb abzustellen.

§ 10a Satz 2 stellt das Normenverhältnis zu den §§ 6 bis 10 LuftVG klar. Das Zeugnis tritt selbstständig neben die bestehenden nationalen Instrumente der Betriebsgenehmigung und Planfeststellung nach den §§ 6 und 8 LuftVG und lässt diese unberührt, denn die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihre Durchführungsbestimmungen enthalten keine Regelungen zum Fachplanungsrecht. Das Zeugnis hat nicht den Charakter einer (planungsrechtlichen) Zulassungsentscheidung und ist daher nicht geeignet, die nationalen planungsrechtlichen Verfahren und Entscheidungen zu ersetzen: Die Genehmigung und Planfeststellung sind ausgerichtet auf die Gewährung des Bau- und Betriebsrechts nach umfassender Abwägung sämtlicher entscheidungsrelevanter Belange.

Demgegenüber wird mit der Erteilung des Zeugnisses einer bereits bestandskräftig (nach nationalem Recht) zugelassenen und planfestgestellten Anlage eine bestimmte qualitative Eigenschaft, nämlich ein EU-konformer Zustand, zugesprochen. Dies erfolgt im Wege eines Soll-Ist-Abgleichs der bereits errichteten und zugelassenen Anlage mit den einschlägigen EU-Sicherheitsbestimmungen und bezweckt ausweislich der Erwägungsgründe der EU-Verordnung eine Verbesserung der Betriebssicherheit in Anlehnung an ICAO Annex 14. Neben technischen Aspekten werden auch bestimmte Anforderungen an den Flughafenbetreiber abgeprüft.

Vor diesem Hintergrund werden Dritte, insbesondere Flughafenanwohner, durch die Erteilung des Zeugnisses nicht in subjektiv-öffentlichen Rechten betroffen: Die Norm dient nicht dem Schutz eines abgrenzbaren Kreises Dritter, sondern vielmehr dem Ziel, die Betriebssicherheit auf dem Flughafengelände selbst durch Einhaltung der vorgegebenen technischen Standards zu verbessern. Hierfür erfolgt im Wesentlichen ein Soll-Ist-Abgleich bestimmter baulicher, technischer und organisatorischer Vorgaben; eine Prüfung von drittschützenden Belangen oder Normen findet hingegen ausschließlich im Rahmen des förmlichen Verfahrens nach den §§ 6 und 8 LuftVG statt. Für die Erteilung des Zeugnisses sind diese Belange materiell-rechtlich nicht von Bedeutung.

Die Entscheidung betrifft damit ausschließlich das bilaterale Aufsichtsverhältnis zwischen der zuständigen Behörde und dem Flugplatzbetreiber; sie ist insoweit vergleichbar (wenn auch nicht deckungsgleich) mit der behördlichen Abnahmeentscheidung nach § 44 LuftVZO.

Von der Abnahmeentscheidung unterscheidet sich das Zeugnis in seinem materiellen Prüfungsmaßstab.

Da das Zeugnis Voraussetzung für einen den EU-Vorgaben entsprechenden Betrieb eines Flugplatzes ist, müssen auch solche Flugplätze seine Erteilung beantragen, die bereits in Betrieb genommen worden sind. Die Beantragung muss rechtzeitig genug erfolgen, um eine Erteilung des Zeugnisses bis zum Stichtag des 31. Dezember 2017 zu ermöglichen. Stellt der Betreiber des Flugplatzes keinen entsprechenden Antrag, riskiert er eine Intervention der Aufsichtsbehörde und letztlich eine Stilllegung des Betriebs.

Zu Nummer 4 (§ 20)

Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 regelt den gewerblichen und den nichtgewerblichen Betrieb von Luftfahrzeugen.

Dies erfasst auch den gewerblichen Betrieb von Ballonen und gewerbliche Rundflüge. Für die beiden genannten Betriebsarten sowie für die nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt forderte § 20 LuftVG bislang eine Betriebsgenehmigung als Luftfahrtunternehmen.

Diese Betriebsgenehmigung erscheint angesichts der nunmehr geltenden betrieblichen Anforderungen der EU-Verordnung nicht mehr erforderlich. Sinn und Zweck der Betriebsgenehmigung war es, eine gewisse Gewähr für die Zuverlässigkeit des Betreibers und damit letztlich für die Sicherheit des von ihm durchgeführten gewerblichen Verkehrs bzw. Verkehrs gegen Entgelt zu bieten. Nunmehr sind die genannten Betriebsarten den detaillierten betrieblichen Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 unterworfen, und damit gleichzeitig auch der behördlichen Aufsicht über deren Einhaltung.

Nicht erfasst vom Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ist der gewerbliche oder nichtgewerbliche Betrieb von Luftsportgeräten.

Der gewerbsmäßige Flugbetrieb von Luftsportgeräten ist entsprechend der bisherigen Ausnahme in § 20 Absatz 1 Satz 3 LuftVG genehmigungsfrei und von allen sonstigen Beschränkungen, die in der Person des Luftverkehrsbetreibers liegen könnten, befreit. Dieser Betrieb bleibt genehmigungsfrei. Daran ändert auch der Wegfall des § 20 Absatz 1 Satz 3 nichts.

Das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator Certificate – AOC) ist weltweit die Voraussetzung für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung an eine Luftverkehrsgesellschaft. Das AOC bescheinigt dem Luftverkehrsbetreiber gemäß Artikel 2 Absatz 8 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008, dass er über die fachliche Eignung sowie über die Organisation verfügt, das Gemeinschaftsrecht oder das einzelstaatliche Recht zu gewährleisten (siehe auch Anhang III Teil ORO der Verordnung (EU) Nr. 965/2012).

Vor diesem Hintergrund bleibt lediglich der bisherige § 20 LuftVG Absatz 4 erhalten, der nunmehr als neuer Absatz 1 vor die bisherigen Absätze 2 und 3 gestellt wird. Die Absätze 2 und 3 regeln das Verfahren und bedürfen nur einer redaktionellen Anpassung.

Zu Nummer 5 (§ 21)

Die Streichung der in § 21 Absatz 1 enthaltenen Bezugnahme auf § 20 Absatz 1 stellt im Wesentlichen eine Folgeanpassung dar, die durch die Aufhebung von § 20 Absatz 1 bedingt ist.

Mit der Streichung wird zugleich ein redaktioneller Fehler des Gesetzgebers beseitigt, weil für die Durchführung von Fluglinienverkehr bereits nach geltendem Recht nur Luftfahrtunternehmen nach § 20 Absatz 4 und nicht solche nach § 20 Absatz 1 in Frage kommen können. Die Streichung stellt somit künftig klar, dass jedes Luftfahrtunternehmen für die Durchführung von Fluglinienverkehr einer Flugliniengenehmigung bedarf.

Zu Nummer 6 (§ 25 – Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse)

In Umsetzung von CAT.POL.H.225 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erfolgt eine Ergänzung des § 25 LuftVG und des damit in Sachzusammenhang stehenden § 15 LuftVO[6].

Angesichts der herausragenden Bedeutung des bestehenden Luftrettungssystems für die Notfallrettung besteht ein besonderes öffentliches Interesse an dessen legaler Fortführung. Durch die neue Regelung werden die für die Durchführung von Luftrettungsflügen erforderlichen Flächen ausdrücklich als „Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse“ kategorisiert und damit aus dem Anwendungsbereich des § 6 LuftVG herausgenommen.

Mit der Ergänzung der neuen Nummer 1a in § 25 Absatz 2 wird klargestellt, dass der regelmäßige Betrieb von und zu Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse eine eigene Fallgruppe ist, welche gerade nicht als (Einzelfall-)Landung im Rahmen der Abwehr von Gefahr für Leib oder Leben (Nummer 2) einzuordnen ist. In diesen Fällen ist keine Erlaubnis nach Absatz 1, sondern vielmehr eine Genehmigung nach dem ebenfalls neu eingeführten Absatz 4 erforderlich. Ist Absatz 4 einschlägig, kommt die Erteilung einer Erlaubnis nach § 25 Absatz 1 LuftVG daher nicht mehr in Betracht.

---

6 Künftig § 18 LuftVO.

In Satz 3 erfolgt eine redaktionelle Klarstellung dahingehend, dass die dort geregelte Auskunftsverpflichtung der Besatzung für alle Fallgruppen des § 25 Absatz 2 gilt. Die bisherige Formulierung („In diesem Fall…“) war missverständlich, da ihr genauer Bezug nicht klar war.

Der neue Absatz 4 führt die Genehmigung für den Betrieb an Landestellen von öffentlichem Interesse ein und verweist insoweit auf die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012. Zudem wird das Luftfahrt-Bundesamt als insoweit zuständige Genehmigungsbehörde bestimmt.

Satz 2 stellt klar, dass die Genehmigung mit beschränkenden Auflagen verbunden oder befristet werden kann.

Die Einzelheiten der Genehmigung des Betriebs von und zu Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse werden in der Luftverkehrs-Ordnung konkretisiert.

Absatz 5 dient der Klarstellung der Zuständigkeit der Dienststellen der Bundeswehr für Starts und Landungen militärischer Luftfahrzeuge außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze.

Zu Nummer 7 (§ 29)

Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 regelt gemäß ihrem Artikel 1 Absatz 1 auch die Vorfeldinspektion von Luftfahrzeugen. Dieser Regelungsgegenstand ist bislang in § 29 Absatz 4 bis 8 erfasst. Aufgrund des Anwendungsvorrangs des EU-Rechts bedarf es insoweit einer Anpassung und Klarstellung:

Die Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Union anfliegen (ABl. EU Nr. L 143 S. 76), auf die bisher in Absatz 4 Bezug genommen wird, ist durch Artikel 69 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 aufgehoben worden.

Die Erhebung von Daten im Rahmen von Vorfeldinspektionen und ihre Übermittlung sind nunmehr in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 (dort Anhang II ARO.RAMP.125 in Verbindung mit den Anlagen III und IV sowie in ARO.RAMP.145) geregelt. Absatz 4 war daher entsprechend anzupassen.

Aus demselben Grund kann auch der bisherige Absatz 5 Satz 1 entfallen, da die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 insoweit abschließend sind (Anhang II ARO.RAMP).

Da die für die Luftaufsicht zuständige Stelle nach Anhang II ARO.RAMP.110 alle Informationen zu sammeln hat, die als nützlich für die Durchführung der Vorfeldinspektionen angesehen werden, wird auch der bisherige Absatz 5 Satz 2 obsolet. Soweit sich aus diesen Daten eine potentielle Gefährdung der Sicherheit erkennen lässt, regelt Anhang II ARO.RAMP.145 (c) die Übermittlung dieser Daten an die EASA und die übrigen zuständigen Behörden. Damit ist sichergestellt, dass zusätzliche sicherheitsrelevante Daten weiterhin erhoben und übermittelt werden können. Welche Daten im Einzelnen im Rahmen von Anhang II ARO.RAMP.110 relevant sein können, wird im Begleitmaterial AMC1.ARO.RAMP.110 näher konkretisiert.

Die in Absatz 6 vorgenommene Streichung der Sätze 1 und 2 ist eine Folgeänderung zu den vorangegangenen Streichungen.

In Absatz 7 erfolgt eine redaktionelle Änderung, da die Richtlinie 2004/36/EG, auf die dort Bezug genommen wird, aufgehoben worden ist, s. o.

Mit der Neufassung des Satzes 1 in Absatz 8 entfällt die bisherige Ausnahmeregelung für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse unter 5 700 Kilogramm, die nicht zu gewerblichen Zwecken betrieben werden. Grund hierfür ist, dass die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 aufgrund der Verordnung (EU) Nr. 800/2013 künftig auch „für den nichtgewerblichen Luftverkehrsbetrieb mit Flugzeugen, Hubschraubern, Ballonen und Segelflugzeugen“ gilt. Zudem erfolgt eine redaktionelle Korrektur des Verweises auf die Absätze 4 und 6.

Das für die Verordnung (EU) Nr. 800/2013 von der Bundesrepublik Deutschland in Anspruch genommene „Opt-Out“ endet am 25.8.2016. Daher wird ein verzögertes Inkrafttreten für diese Änderung vorgesehen.

Zu Nummer 8 (§ 30)

Die Inanspruchnahme der militärischen Ausnahmebefugnisse ist bislang dem Wortlaut nach auf die Bundeswehr sowie auf in Deutschland stationierte Truppen beschränkt. Dies ist nicht mehr zeitgemäß, da inzwischen nur noch wenige NATO-Partner tatsächlich Truppen in Deutschland stationiert haben. Gleichwohl muss allen NATO-Partnern die Möglichkeit eingeräumt werden, ihre Fähigkeiten auch im Luftraum anderer Partnerstaaten, denen im

Notfall Beistand zu leisten ist, umfassend zu üben. Im Einzelfall ist es darüber hinaus auch sinnvoll, befreundeten Staaten, die nicht Mitglied der NATO sind, die Teilnahme an Übungen in Deutschland zu ermöglichen.

§ 30 regelt ausschließlich die Befugnisse zum Abweichen von bestimmten Vorgaben des LuftVG und den zu seiner Ausführung ergangenen Verordnungen. Das Luftrecht wird jedoch zunehmend von europäischen Normen geprägt, die jedoch ausdrücklich nicht für den militärischen Luftverkehr gelten. Diesen europäischen Vorgaben wird dennoch – soweit möglich – Rechnung getragen.

Absatz 2 Satz 5 n. F. stellt – analog zu Regelungen in anderen Bundesgesetzen (z. B. § 48 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG)) – klar, dass die Bundeswehr bei ihren Entscheidungen keine weiteren Stellen einschalten muss und damit auch keine Beteiligung von Verbänden (z. B. Naturschutzverbänden) erforderlich ist. Zum Dienstbereich der Bundeswehr gehören im Übrigen auch Starts und Landungen von militärischen Luftfahrzeugen außerhalb von militärischen Liegenschaften im Sinne des § 25 LuftVG.

Zu Nummer 9 (§ 30a)

Das Prüf- und Zulassungswesen für militärische Luftfahrzeuge obliegt bislang unmittelbar den Dienststellen der Bundeswehr. Dies ist mit einem erheblichen Verwaltungsaufwand verbunden. Ein mit dem zivilen Prüf- und Zulassungsverfahren vergleichbarer Ansatz existiert nicht, obwohl die materiellen Anforderungen an die Muster- und Verkehrszulassung des militärischen Geräts fast identisch sind. Es soll daher auch für den militärischen Bereich dazu übergegangen werden, folgende Aufgaben durch Beliehene vornehmen zu lassen:

– Aufgaben im Rahmen der Entwicklung, Herstellung, Instandhaltung und des Betriebs von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät,
– Aufgaben im Rahmen der Prüfung von Organisationen, Ausbildungseinrichtungen und Luftfahrtunternehmen sowie
– Aufgaben im Rahmen der Ausbildung von lizenzpflichtigem Personal.

Mit § 30a wird die für eine solche Beleihung erforderliche Ermächtigungsgrundlage geschaffen. Die Beleihung selbst soll durch Verwaltungsakt aufgrund der auf § 30a LuftVG fußenden Rechtsverordnung des Bundesministeriums der Verteidigung erfolgen.

§ 30a Absatz 1 regelt die grundlegenden Rahmenbedingungen sowohl für die Beleihung selbst als auch für den Inhalt der Rechtsverordnung. Dabei entspricht die Haftungsregelung derjenigen für Beleihungen im Bereich der Zivilluftfahrt.

Darüber hinaus zu regelnde Modalitäten der Beleihung bleiben der Rechtsverordnung des Bundesministeriums der Verteidigung vorbehalten. Insbesondere sollen hier Vorgaben genau definiert werden, die bei Wahrnehmung der beauftragten Tätigkeiten zu beachten sind. Das gilt unter anderem für die Aufsicht über die Beauftragten und damit verbundene Kontroll- und Zutrittsrechte. Im Einzelnen kann bei der Regulierung der Verfahren auf europäisch harmonisierte militärische Lufttüchtigkeitsanforderungen (European Military Airworthiness Requirements) verwiesen werden, die in Anlehnung an die einschlägigen zivilen EU-Verordnungen (Nr. 748/2012 sowie Nr. 2024/2003) erarbeitet wurden, jedoch einer Umsetzung in nationales Recht bedürfen. Weiter soll in der Verordnung das Luftfahrtamt der Bundeswehr als die im Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung zuständige Stelle für die Beleihungsakte sowie für die Steuerung und Kontrolle der Beliehenen benannt werden.

Absatz 2 stellt klar, dass die Beauftragten der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesministeriums der Verteidigung unterstehen.

Zu Nummer 10 (§ 31 Absatz 2)

a) Nummer 4b-neu

Die Aufgabe der Erteilung des Zeugnisses nach § 10a wird den Landesluftfahrtbehörden zugewiesen. Daher wird der Zuständigkeitenkatalog des § 31 Absatz 2 um eine neue Nummer 4b ergänzt. Die Übertragung dieser Aufgabe im Wege der Bundesauftragsverwaltung ist sachgerecht, da die Länder bereits für die Genehmigung von Flugplätzen und deren Abnahme zuständig sind.

In der Konsequenz entscheiden die Länder auch über eine mögliche Freistellung einzelner Flugplätze von den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 nach Maßgabe des Artikels 4 Absatz 3b.

b) Neufassung der Nummer 11

Die bisherige Nummer 11 wird im Zuge der Änderung von § 20 LuftVG gegenstandslos und daher neu gefasst.

Die neue Nummer 11 weist den Luftfahrtbehörden der Länder die Aufgabe der Entgegennahme und Verwaltung von Erklärungen des Betreibers im Fall von gewerblichem spezialisiertem Flugbetrieb mit „anderen als technisch komplizierten Luftfahrzeugen, Segelflugzeugen und Ballonen“ nach Artikel 5 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 (in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 379/2014) in Verbindung mit den Anhängen III und VII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zu. Diese Zuständigkeit besteht jedoch nur, soweit diese Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln betrieben werden.

Luftschiffe bleiben dabei ausgenommen, da sie vom Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 nicht erfasst sind.

Im Übrigen ist das Luftfahrt-Bundesamt zuständig für den Betrieb von „technisch kompliziertem Gerät“ im Sinne von Artikel 3 Buchstabe j der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 sowie für die Erteilung von Sondergenehmigungen nach Anhang V (SPA).

c) Nummer 11a (neu) und Nummer 11b (neu)

aa) Mit der neuen Nummer 11a werden den Ländern folgende Zuständigkeiten zugewiesen:

- Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses für gewerbliche Rundflüge nach Artikel 5 Absatz 1 und 1a in Verbindung mit den Anhängen III und IV der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

  Unter den gewerblichen Flugbetrieb fällt dabei auch der gewerbliche Einsatz von Ballonen und Segelflugzeugen gemäß Artikel 5 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang III und ARO.OPS.100 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012. Die Zuständigkeit der Landesbehörden besteht nur, soweit die Luftfahrzeuge ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden.
- Erteilung der Genehmigung für spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko mit anderen als technisch komplizierten Luftfahrzeugen (Anhang III ORO.SPO.110, Anhang II ARO.OPS.150 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012). Auch diese Zuständigkeit besteht nur für solche Luftfahrzeuge, die nach Sichtflugregeln betrieben werden.

Bedarf der Betrieb eines anderen als technisch komplizierten Luftfahrzeugs daneben noch einer Sondergenehmigung nach Anhang V (SPA), welche vom Luftfahrt-Bundesamt zu erteilen ist, so geht die Zuständigkeit für dieses Luftfahrzeug insgesamt auf das Luftfahrt-Bundesamt über.

Werden in einem Unternehmen verschiedene Luftfahrzeuge betrieben und ist bei mindestens einem die Genehmigung des Betriebs durch das Luftfahrt-Bundesamt zu erteilen, ist zur Vermeidung einer doppelten Prüfung der Betriebsabläufe die Genehmigung für den gesamten Betrieb dieses Unternehmens ebenfalls vom Luftfahrt-Bundesamt zu erteilen.

Die Aufgaben nach Nummer 11a können auf entsprechenden Antrag eines Landes auf den Bund rückübertragen werden.

bb) Mit der neuen Nummer 11b werden die Länder als die zuständige Behörde im Sinne des Anhang VII NCO.GEN.100 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 benannt.

Nach Anhang VII wird der nichtgewerbliche Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten Flugzeugen und Hubschraubern, Ballonen und Segelflugzeugen abgewickelt. Hierunter fällt auch der nichtgewerbliche spezialisierte Flugbetrieb (vgl. Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012). Gemäß Artikel 6 Absatz 4a der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ist außerdem folgender Flugbetrieb nach Anhang VII abzuwickeln:

- Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis mit Luftfahrzeugen mit höchstens sechs Sitzen,
- Wettbewerbs- oder Schauflüge,
- Einführungsflüge,
- Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern,
- Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen,
- Kunstflüge.

Die im Rahmen des Anhang VII in Verbindung mit Anhang V (SPA) bestehenden Zuständigkeiten des Luftfahrt-Bundesamtes für die Genehmigung der Beförderung gefährlicher Güter (Anhang VII NCO.GEN.140) sowie für die Genehmigung des Flugbetriebs bei geringer Sicht (Anhang VII NCO.OP.110 Buchstabe a Nummer 2) bleiben unberührt.

Zu Nummern 11 und 12 (§§ 31d, 31e)

§ 31d und § 31e waren aufgrund der neuen Regelung des § 30a (Nummer 8) entsprechend zu ergänzen.

Zu Nummer 13 (§ 58)

Buchstabe a:

Neben einer redaktionellen Anpassung an die Änderungen in § 20 LuftVG werden zwei neue Ordnungswidrigkeitstatbestände in Nummer 5 aufgenommen, um den Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zu genügen.

Gemäß Anhang III ORO.AOC.100 hat der Betreiber unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vor Aufnahme des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator Certificate, AOC) bei der zuständigen Behörde zu beantragen und einzuholen. Übt er gewerblichen Luftverkehr aus, ohne im Besitz eines solchen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zu sein, begeht er nach der Änderung von § 58 Nummer 5 eine Ordnungswidrigkeit.

Anhang III ORO.DEC.100 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sieht vor, dass der Betreiber von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen

– im nichtgewerblichen Flugbetrieb oder
– im nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb

der zuständigen Behörde bestimmte Informationen in Form einer Erklärung darzulegen hat. Erfolgt der o. g. Betrieb, ohne dass der Betreiber zuvor eine solche Erklärung abgegeben hat, stellt dies eine Ordnungswidrigkeit dar.

Buchstabe b:

Durch Einfügung der Nummer 9a werden auch der Start und die Landung an Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse ohne die erforderliche Genehmigung nach § 25 Absatz 4 als Ordnungswidrigkeit sanktioniert.

Buchstabe c:

Durch die Neufassung von Nummer 10 wird klargestellt, dass nicht nur der Verstoß gegen eine vollziehbare Auflage, sondern auch der Verstoß gegen eine Allgemeinverfügung bußgeldbewehrt werden kann.

Zu Nummer 14 (§ 65)

Die in den Buchstaben b und c enthaltenen Verweisungen auf die Bestimmungen der LuftVZO sind angesichts der Verordnung zur Anpassung luftrechtlicher Bestimmungen in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (BGBl. I S. 2237 vom 23. Dezember 2014) vom 17. Dezember 2014 nicht mehr zutreffend und laufen ins Leere. Daher ist eine redaktionelle Korrektur der beiden Verweisungen erforderlich.

Zu Artikel 2 (Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Anpassung im Zuge der Aufhebung der §§ 66 bis 68, 81 und 82 LuftVZO.

Zu Nummer 2 (§ 44 LuftVZO)

Die Änderung des § 44 Absatz 1 trägt ADR.OR.B.005 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 Rechnung. Diese Norm sieht vor, dass das Zeugnis eine Voraussetzung für den Betrieb des Flugplatzes ist. Folge dessen ist, dass die bloße

Abnahmeprüfung als Gestattungsakt für die Inbetriebnahme eines Flugplatzes nicht mehr ausreicht, soweit der Flugplatz in den Anwendungsbereich des Artikel 4 Absatz 3a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 fällt; für diesen Flugplatz ist auch das Zeugnis zwingende tatbestandliche Voraussetzung für eine Betriebsaufnahme bzw. für die Fortführung des Betriebs.

Zu Nummer 3 (§ 45d LuftVZO-neu)

Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 enthält Vorgaben betreffend die Verantwortlichkeiten des Flugplatzbetreibers (Teilabschnitt C), das Safety Management System (Teilabschnitt D) und das Flugplatzhandbuch und die Flugplatzdokumentation (Teilabschnitt E).

§ 45 Absatz 4 sowie die §§ 45a bis 45c enthalten Regelungen, die sich mit dem Inhalt der o. g. EU-Verordnung überschneiden und mit dieser weitgehend deckungsgleich sind.

Mit § 45d wird klargestellt, dass diese nationalen Regelungen für die Flugplätze, die dem Anwendungsbereich der EU-Verordnung unterfallen, nicht auch noch zusätzlich gelten (mit eventuellen Überschneidungen). Vielmehr gelten insoweit ausschließlich die Bestimmungen der genannten EU-Verordnungen.

Dies gilt auch für § 45 Absatz 4: Aufgrund der abschließenden Regelung in Bezug auf die Bestellung eines Betriebsleiters durch den Flugplatzbetreiber in Anhang III ADR.OR.D.015 in Verbindung mit Anhang III ADR.OR.B.015 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 ist diese Regelung obsolet geworden.

Für Flugplätze außerhalb des Anwendungsbereichs der EU-Verordnungen gelten die bisherigen Anforderungen der LuftVZO fort.

Zu Nummer 4 (§ 47 Absatz 2a-neu)

Den ADR.AR.C.005 und 010 liegt im Gegensatz zu dem im Wesentlichen von Ermessensgrundsätzen geprägten Aufsichtssystem des § 47 ein anderes Verständnis behördlicher Aufsicht zugrunde. Mit dem neuen Absatz 2a wird ein formalisiertes Monitoring-System geschaffen.

Während § 47 Absatz 1 der Behörde bestimmte Prüfungs- und Überwachungsbefugnisse einräumt, die sie nach eigenem Ermessen ausfüllen kann, konstituieren die genannten Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 bestimmte Pflichten der Behörde sowie konkrete Vorgaben für die Ausgestaltung und Ausübung der Aufsicht in Bezug auf jeden einzelnen Flugplatzbetreiber: So sieht ADR.AR.C.010 vor, dass ein Aufsichtsplanungsturnus von längstens 48 Monaten zu etablieren ist, in dessen Rahmen dann jeweils (zwingend) Audits und Inspektionen von der Behörde durchzuführen sind, die für die Erteilung des Zeugnisses nach § 10a LuftVG zuständig ist.

§ 47 Absatz 2a ist daher im Vergleich zu Absatz 1 die speziellere Norm, wenn sich die Aufsicht auf Aspekte bezieht, die inhaltlich von dem Zeugnis erfasst sind. Daher haben z. B. die Nummern 3 und 4 des § 47 Absatz 1, welche sich auf das Sicherheitsmanagementsystem und das Flugplatzhandbuch beziehen, für Flugplätze im Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 faktisch keine Relevanz mehr.

Zu Nummer 5 (§ 53)

Auch auf Verkehrslandeplätze gemäß § 49 Absatz 2 Nummer 1, die die Tatbestandsvoraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3a erfüllen, sind die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen anzuwenden. Aus diesem Grund ist es erforderlich, in einem neuen Absatz die für diese Verkehrslandeplätze entsprechend anwendbaren Vorschriften aus dem Abschnitt für Flughäfen zu bezeichnen.

Zu Nummer 6 (§ 61)

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen, die im Zuge der Aufhebung des bisherigen § 20 Absatz 1 LuftVG erforderlich werden.

Zu Nummer 7 (§ 62)

Durch die Aufhebung des § 20 Absatz 1 LuftVG wird der bisherige § 62 Absatz 1 LuftVZO gegenstandslos.

Der § 62 Absatz 2 LuftVZO bleibt erhalten und wird mit der Aufzählung des bisherigen Absatzes 1 verbunden. Der Inhalt des Absatzes 2, der eine Verweisung auf die im bisherigen Absatz 1 einzeln aufgeführten Angaben

enthielt, bleibt damit unverändert erhalten. Da Nummer 6 ausdrücklich nicht Bestandteil dieser Verweisung („…gilt Absatz 1 Nr. 1 bis 5, 7 bis 10 entsprechend“) gewesen ist, wird diese Nummer 6 („Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit“) nun gestrichen.

Zu Nummer 8 (§ 63)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeanpassung zu Nummer 7, da § 62, auf den Bezug genommen wird, nun keine Absätze mehr hat.

Zu Nummer 9

Aufgrund der Aufhebung der §§ 66- 68 ist die Zwischenüberschrift entsprechend anzupassen.

Zu Nummer 10 (§§ 66-68)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeanpassung zu Artikel 1 Nummer 3 (Aufhebung des § 20 Absatz 1 LuftVG).

Zu Nummer 11

Aufgrund der Aufhebung der §§ 81, 82 ist die Zwischenüberschrift entsprechend anzupassen.

Zu Nummer 12 (Aufhebung der §§ 81 und 82)

Aufgrund der geänderten Rechtslage bezüglich des Frequenzzuteilungsverfahrens gemäß § 57 Absatz 5 TKG gibt es für das in § 81 Absatz 1 Satz 1 LuftVZO genannte Genehmigungsverfahren keine sachliche Berechtigung mehr.

Die in § 81 Absatz 1 Satz 2 LuftVZO vorgesehene Herstellung eines Benehmens mit der Flugsicherungsorganisation stammt aus der Zeit, in der die Frequenzkoordination von Bodenfunkstellen noch in der Verantwortung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) lag. Nun liegt sie beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), das mit Bezug darauf auch in das Verfahren zur Frequenzzuteilung gemäß § 57 Absatz 5 TKG eingebunden ist.

§ 81 Absatz 1 Satz 3 LuftVZO schrieb bislang vor, dass die Überwachung des Betriebs durch die Landesluftfahrtbehörden nach den Richtlinien des für Verkehr zuständigen Bundesministeriums zu erfolgen hat. Auf diese Richtlinien wird auch in Nummer 14 Absatz 1 der Hinweise des Bundesministeriums für Verkehr für das Einrichten, Errichten und Betreiben von Funkanlagen des beweglichen Flugfunkdienstes und des Flugnavigationsfunkdienstes aufgrund der „Bestimmungen der Deutschen Bundespost über das Genehmigen von Funkanlagen des beweglichen Flugfunkdienstes und des Flugnavigationsfunkdienstes“, veröffentlicht in Teil II der Nachrichten für Luftfahrer vom 11. April 1985 (NfL II, 29/85), verwiesen.

Für Sprechfunkstellen hat das Bundesverkehrsministerium jedoch seit fast 30 Jahren keine derartigen Richtlinien erlassen. Diverse Bundesländer verfügen nach eigenen Angaben auch nicht über die technische und personelle Kapazität, um eine betriebliche Überwachung vorzunehmen.

In Anbetracht dessen ist zu konstatieren, dass diese Vorschrift in der Praxis kaum eine Rolle spielt. Eine gesonderte Überwachung des Betriebs von Sprechfunkstellen scheint auch vor dem Hintergrund nicht geboten, dass diese – wenngleich in begrenztem Umfang – auch durch die an vielen Flugplätzen vorhandenen Beauftragten für Luftaufsicht wahrgenommen werden kann. Die technische Überwachung der Bodenfunkstellen liegt dagegen nach wie vor im Aufgabenbereich der Bundesnetzagentur.

Das in § 81 Absatz 2 LuftVZO vorgesehene Genehmigungsverfahren für besondere Geräte zur Flugsicherung, insbesondere Funknavigationseinrichtungen, sowie deren Überwachung ist ebenfalls entbehrlich. Solche Einrichtungen dürfen gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum vom 10. März 2004 ohnehin nur durch zertifizierte Anbieter betrieben werden, die ihrerseits der Überwachung durch das BAF unterliegen. Auch für Funknavigationseinrichtungen wird zudem eine Frequenzzuteilung gemäß § 57 Absatz 5 TKG benötigt.

§ 81 Absatz 4 LuftVZO ist obsolet. Die Sachkunde des Flugsicherungspersonals wird durch die Vorschriften der Verordnung über das erlaubnispflichtige Personal der Flugsicherung und seine Ausbildung (FSPersAV) vom

10. Oktober 2008 (BGBl. I S. 1931), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 23. Dezember 2009 (BGBl. I S. 3972) geändert worden ist, sichergestellt.

Die Streichung auch von § 82 LuftVZO ist eine logische Konsequenz aus der Streichung von § 81 LuftVZO.

Die oben angesprochenen Hinweise des Bundesministeriums für Verkehr vom 11. April 1985 (NfL II 29/85) werden entsprechend überarbeitet und angepasst.

Zu Nummer 13 (§ 108)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Artikel 1 Nummer 3 (Buchstabe a) sowie zu Artikel 2 Nummer 9 (Buchstabe b).

Zu Artikel 3 (Änderung der Luftverkehrs-Ordnung)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Durch die Schaffung der neuen Anlage 8 wird eine Ergänzung der Inhaltsübersicht erforderlich.

Zu Nummer 2 (§ 15 Absatz 4[7])

Mit dem neuen § 15 Absatz 4 werden die Bedingungen festgelegt, unter denen die Nutzung von Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse nach § 25 Absatz 4 LuftVG genehmigungsfähig ist.

Diese Voraussetzungen des § 15 Absatz 4 ergänzen die Tatbestandsvoraussetzungen von CAT.POL.H.225 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

Dabei wird die in CAT.POL.H.225 Buchstabe a Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 als Tatbestandsvoraussetzung vorgesehene Stichtagsregelung des 1. Juli 2002 nicht als Genehmigungsvoraussetzung gefordert: Artikel 6 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, den Betrieb von und zu Einrichtungen von öffentlichem Interesse auch in Abweichung von den Tatbestandsvoraussetzungen des CAT.POL.H.225 zuzulassen. Hiervon macht die Bundesrepublik Deutschland in diesem Punkt Gebrauch, denn bei Anwendung der Stichtagsregelung könnten viele derzeit existierende Landestellen nicht nach § 25 Absatz 4 LuftVG genehmigt werden. Gerade auch für diese in Nutzung befindlichen Landestellen soll aber die nötige Rechtssicherheit geschaffen werden. Sie sollen daher in den Anwendungsbereich aufgenommen werden.

Dies entspricht auch dem Grundgedanken der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 insoweit, als langfristiges Ziel dieser Verordnung die Verbesserung der flugbetrieblichen Sicherheit des regelmäßig stattfindenden HEMS-Flugbetriebs an bislang nicht genehmigten Landestellen ist.

Aus CAT.POL.H.225 Buchstabe a Nummer 2 ergibt sich als weitere Tatbestandsvoraussetzung, dass an der betreffenden Landestelle die Anforderungen an den Flugbetrieb in Flugleistungsklasse 1 nicht erfüllt werden. Im Umkehrschluss ergibt sich hieraus, dass Landestellen mit der Möglichkeit für einen Betrieb in Flugleistungsklasse 1 nicht unter CAT.POL.H.225 fallen. Dies dürfte insbesondere für solche Landestellen gelten, für die einmal eine Genehmigung nach § 6 LuftVG erteilt worden ist.

Im Folgenden werden die fachlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung festgelegt:

Nummer 1 stellt klar, dass ausschließlich Luftfahrtunternehmen mit einer Genehmigung für medizinische Hubschraubernoteinsätze durch das Luftfahrt-Bundesamt gemäß SPA.HEMS.100 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 als mögliche Adressaten einer Genehmigung nach § 25 Absatz 4 LuftVG in Betracht kommen. Dies stellt sicher, dass das Luftfahrtunternehmen über Qualifikation, Professionalität und technische Ausstattung für den sicherheitskritischen Flugbetrieb an Landestellen von öffentlichem Interesse verfügt. Der Begriff „medizinische Hubschraubernoteinsätze“ schließt dabei den gesamten Flugbetrieb zum Transport von Patienten, Organen oder Ärzten mit ein.

Nummer 2 sieht vor, dass die betreffenden Außenlandestellen nur am flugbetrieblichen Tag gemäß der Definition von Artikel 2 Nummer 97 der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 angeflogen werden dürfen. Dies ist erforderlich, da visuelle Hilfsmittel in der Regel nicht vorhanden sind und regelmäßig keine hinreichende Hinderniskennzeichnung im Umfeld der Landestellen besteht. Somit werden Risiken für Dritte im Umfeld des Landplatzes minimiert.

[7] Künftig § 18 LuftVO.

Etwas anderes gilt jedoch, wenn der Luftfahrtunternehmer über eine besondere Berechtigung zur Durchführung von Flügen nach Sicht bei Nacht unter Nutzung optischer Hilfsmittel gemäß Anhang V der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, Teilabschnitt H verfügt.

Alternativ ist ein Betrieb in der Nacht auch dann möglich, wenn das Luftrettungsunternehmen ein Verfahren vorweisen kann, durch welches die hinreichende Ausleuchtung der Landestelle und ihrer Umgebung im Einzelfall sichergestellt werden kann. Das Luftrettungsunternehmen und der Betreiber der Einrichtung von öffentlichem Interesse verständigen sich über ein solches Verfahren für die konkrete Landestelle. Dabei kann eine ausreichende Ausleuchtung entweder durch eine vom zivilrechtlich Berechtigten einzurichtende festinstallierte Beleuchtung oder durch Hinzurufen von Bedarfskräften der Feuerwehr gewährleistet werden.

Nummer 3 stellt klar, dass lediglich der Betrieb von Landestellen auf dem Boden genehmigungsfähig ist. Der Betrieb von oder zu erhöhten Landestellen auf Gebäuden birgt ein erhöhtes Risiko und ist daher von dem Anwendungsbereich des § 25 Absatz 4 LuftVG aus Sicherheitsgründen ausgeschlossen. Insbesondere Aspekte wie unzureichender Brandschutz, ungeeignete Fluchtwege und unzureichende Größe dieser Landestellen bringen eine erhöhte Gefahr sowohl für Dritte im Gebäude als auch für Personen auf der Landefläche mit sich. Diesem erhöhten Risiko kann mit dem Instrument der Genehmigung nach § 25 Absatz 4 in Verbindung mit § 15 Absatz 4 LuftVO nicht in angemessener Weise Rechnung getragen werden. Vielmehr bedarf eine solche Landestelle immer einer Genehmigung nach § 6 LuftVG.

Nummer 4 führt eine Meldeverpflichtung zur Erfassung der Flugbewegungen durch die Luftrettungsunternehmen ein. Durch Erhebung der Bewegungszahlen an der konkreten Landestelle wird die Genehmigungsbehörde in die Lage versetzt, die Verkehrsentwicklung zu kontrollieren. Das Luftfahrt-Bundesamt kann im Fall eines erheblichen Anstiegs der Bewegungszahlen Auflagen unter Berücksichtigung der besonderen Gegebenheiten des Einzelfalls verfügen.

Darüber hinaus sieht Satz 2 eine Mitteilungspflicht des Genehmigungsinhabers bezüglich der in Anlage 8 zu § 15 Absatz 4 LuftVO festgelegten baulichen Anforderungen vor. Die Erfüllung der Anforderungen selbst liegt dabei in der Verantwortlichkeit des Betreibers der Einrichtung von öffentlichem Interesse als zivilrechtlich Berechtigtem. Das Luftrettungsunternehmen ist lediglich zur Mitteilung gegenüber dem Luftfahrt-Bundesamt verpflichtet.

Da die Erfüllung der Anforderungen der Anlage 8 in einigen Fällen Baumaßnahmen erforderlich machen kann, wird den Luftfahrtunternehmen in Satz 2 für die Nachweisführung ein Übergangszeitraum von achtzehn Monaten (gerechnet ab der Erteilung der Genehmigung) eingeräumt.

Unterbleibt die fristgerechte Mitteilung des Luftrettungsunternehmens bzgl. der Erfüllung der baulichen Anforderungen, kann das Luftfahrt-Bundesamt grundsätzlich einen Widerruf der erteilten Genehmigung veranlassen. Hat der Betreiber der Landestelle die Überschreitung der Übergangsfrist nicht zu vertreten, dürfte ein Widerruf jedoch unverhältnismäßig sein.

Zu Nummer 3 (Anlage 8 zu § 15 Absatz 4 Satz 2):

CAT.POL.H.225 Buchstabe b und c der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 definiert bestimmte (Mindest-)Anforderungen an die Landestelle selber (ortsspezifische Verfahren, Beschreibung der Landestelle etc.). Die reinen flugbetrieblichen Anforderungen sind jedoch nicht ausreichend, um einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten. Für den sicheren Flugbetrieb werden daher mit einer Anlage zu § 15 Absatz 4 LuftVO[8] nähere Parameter für die bauliche Gestaltung der Landestelle geschaffen. Diese infrastrukturellen Aspekte sind von dem Betreiber der Einrichtung von öffentlichem Interesse zu erfüllen und zu dokumentieren. Die entsprechenden Unterlagen sind dem Luftrettungsunternehmen zur Verfügung zu stellen.

Zu I.:

Die Flughandbücher der in der Luftrettung zum Einsatz kommenden Hubschraubertypen (Airbus Helicopter (Eurocopter) EC 135 und Airbus Helicopter (Eurocopter) BK 117) sehen als Mindestgröße eines Landeplatzes 15 Meter x 15 Meter vor. Die Landefläche muss mindestens diese Größe haben, für das sichere Abstellen des Hubschraubers eben sein und darf eine Neigung von 5 Prozent nicht überschreiten.

Diese Anforderungen sind deckungsgleich mit den Anforderungen an die Endanflug- und Startfläche gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift über die Anlage und den Betrieb von Hubschrauberlandeplätzen (BAnz.

[8] Künftig § 18 Absatz 4 LuftVO.

Nr. 246a vom 19. Dezember 2005). Auf der Fläche dürfen sich keine Objekte befinden, da sie den Hubschrauber gefährden können (Kollisionsgefahr für Heckrotor, Auslösung eines dynamischen Rollmoments).

Zu II.:

Die Sicherheitsfläche berücksichtigt die Rotordurchmesser des noch vereinzelt eingesetzten Musters Aérospatial AS 365 N und des künftig zum Einsatz kommenden Musters Airbus Helicopter (Eurocopter) BK117-D2. Kommt der Hubschrauber am Rand der Start- und Landefläche zum Stehen, ist der Hauptrotor geschützt. Die Anforderungen an die Neigungen können geringer ausfallen als bei der Start- und Landefläche, da die Sicherheitsfläche nicht für das reguläre Abstellen des Hubschraubers vorgesehen ist. Hindernisse sind in bestimmten Höhen zulässig. Näheres ergibt sich aus den Vorgaben von Nummer 3.2.2.4 der o. g. Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (siehe „Zu I.“), auf welche verwiesen wird.

Zu III.:

Die Markierungen sind erforderlich, um dem Hubschrauberführer die Hauptanflugrichtung und die Grenze der flugbetrieblich sicheren und hindernisfreien Flächen anzuzeigen. Durch die geraden Linien werden Informationen über die Abdrift vermittelt. Die retro-reflektierenden Farben dienen der verbesserten Wahrnehmung bei Dämmerung unter Zuhilfenahme des Landescheinwerfers.

Für die Erkennungsmarkierung der Landestellen ist eine Sonderkennzeichnung erforderlich, um diese für den Piloten deutlich von den nach § 6 genehmigten Landeplätzen abzugrenzen. Sie orientiert sich an der in ICAO-Anhang 14 (Vol. 2) vorgeschlagenen Markierung für Hubschrauberlandestellen an Krankenhäusern und ist in den Abbildungen 1 und 2 dargestellt.

Zu IV.:

Informationen über Windrichtung und -geschwindigkeit sind essenziell für den sicheren An- und Abflug.

Zu V.:

Durch die Löschmittel können Entstehungsbrände und kleinere Brände bei Havarien bekämpft werden. Sie sind daher in ausreichender Menge in unmittelbarer Nähe zur Start- und Landefläche vorzuhalten.

Der Alarmplan (Absatz 2) verdeutlicht die Meldekette und Zuständigkeiten bei einer Hubschrauberhavarie.

Zu VI.:

Durch diese Regelung wird verhindert, dass Dritte während der Durchführung des Flugbetriebs diesen gefährden oder selbst durch den startenden oder landenden Hubschrauber gefährdet werden. Die Sicherung kann durch physische Mittel wie eine Umzäunung oder durch betriebliche Maßnahmen (z. B. durch Personal) erfolgen.

Zu VII.:

Die Regelung greift § 45 Absatz 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung auf und dient insbesondere dazu, die Einhaltung der Vorgaben gemäß den Nummern I bis VI dauerhaft sicherzustellen. Zuständig für die Erhaltung des betriebssicheren Zustands ist der Betreiber der Einrichtung von öffentlichem Interesse.

Zu Artikel 4 (Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung)

Zu Nummer 1

§ 2 Absatz 5 wird aufgehoben, da der Gebührentatbestand, auf den darin Bezug genommen wird (Abschnitt VII Nummer 23), nicht mehr existiert. Die Regelung geht daher ins Leere.

Zu Nummer 2

Im Vorfeld der Erteilung oder Änderung eines Zeugnisses nach Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 kann der Einsatz externer Verwaltungshelfer erforderlich werden. Es erscheint sachgerecht, die hierdurch entstehenden Kosten dem Flughafenbetreiber aufzuerlegen, wenn er dem Einsatz der Verwaltungshelfer vorher zugestimmt hat.

Zu Nummer 3

Die Integration der neuen europarechtlichen Instrumente der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in das nationale Recht macht eine Anpassung der Anlage zum Gebührenverzeichnis erforderlich.

Zu Buchstabe a (Abschnitt V)

In Abschnitt V werden die neuen Amtshandlungen in Zusammenhang mit dem Zeugnis nach Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 abgebildet. Teilweise erfolgt dies durch die Erweiterung bestehender Gebührentatbestände; teilweise werden völlig neue Gebührentatbestände geschaffen.

Doppelbuchstabe aa:

Nummer 4a (neu)

Nummer 4a bildet die neue Aufgabe der Erteilung des Zeugnisses ab. Bestandteil des Zeugnisses ist dabei auch die erstmalige Genehmigung des (genehmigungspflichtigen Teils) des Flugplatzhandbuchs gemäß ADR.AR.C.035 (d) in Verbindung mit ADR.OR.E.005.

Die Gebühr ist so zu bemessen, dass zwischen der den Verwaltungsaufwand berücksichtigenden Höhe der Gebühr einerseits und der Bedeutung, dem wirtschaftlichen Wert oder dem sonstigen Nutzen der Amtshandlung andererseits ein angemessenes Verhältnis besteht. Es muss mithin die Möglichkeit bestehen, die tatsächlich erforderlichen behördlichen Sach- und Personalmittel in der Gebührenhöhe abzubilden.

Dieser Sach- und Personalaufwand kann angesichts des umfangreichen materiellen Prüfumfangs erheblich sein: Im Vorfeld der Zeugniserteilung sind umfangreiche Unterlagen zu prüfen und Ortstermine erforderlich. Je nach Größe des betroffenen Flugplatzes werden von der zuständigen Behörde unter Umständen einige Mitarbeiter für diese Aufgabe abzustellen sein. Dabei ist zu beachten, dass die Zertifizierung die Durchführung eines eigenständigen Verwaltungsverfahrens erfordert, welches mit einem (insbesondere im Vergleich etwa zu der Abnahmeprüfung) wesentlich höheren Verfahrens- und Dokumentationsaufwand verbunden ist.

Der Personalaufwand ergibt sich im Einzelnen aus folgenden wesentlichen Verwaltungstätig-keiten:

- Prüfung des Antrags und der zugehörigen Unterlagen und Erklärungen auf Vollständigkeit und Plausibilität,
- Festlegung der Zulassungsgrundlage nach Maßgabe der Konformität jedes einzelnen Infrastrukturelements mit den anzuwendenden Zulassungsspezifikationen,
- Prüfung und Zulassung von Abweichungen von den Zulassungsspezifikationen,
- Prüfung der Nachweisdokumente zur Erfüllung der einschlägigen Anforderungen nach der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 und den zugehörigen annehmbaren Nachweisverfahren der EASA,
- ggf. Prüfung und Anerkennung alternativer Nachweisverfahren,
- verwaltungsinterne Dokumentation und Aufzeichnung der Prüfergebnisse, Nachforderungsverlangen, Besprechungen mit dem Antragsteller,
- Durchführung von Zertifizierungsaudits,
- Ausstellung des Zeugnisses.

Dabei ist zu beachten, dass die Zertifizierung ein eigenständiges Verwaltungsverfahren mit einem deutlich höheren formellen Verfahrens- und Dokumentationsaufwand im Vergleich zu dem bestehenden Verfahren der Abnahmeprüfung erfordert.

Eine Abfrage unter den zuständigen Behörden der Länder hat ergeben, dass in beinahe allen Bundesländern ein – teilweise erheblicher – Personalmehrbedarf zur Erfüllung der oben (nicht abschließend) genannten Aufgaben entsteht und dass entsprechende Bedarfsmeldungen erstellt worden sind.

So werden in den Bundesländern mit einer großen Luftverkehrsverwaltung zwischen vier und ca. 25 neuen Stellen (5 hD, 20 gD) für die neuen Aufgaben beantragt werden müssen. Dieses Personal wird bei den großen Flughäfen etwa ein Jahr lang mit der Zertifizierung der Flugplätze beschäftigt sein; die (vorläufig) geschätzten Personal- und Sachkosten für die Zertifizierung eines großen Flughafens liegen bei etwa 220 000 Euro. Die für die Kalkulation maßgeblichen Stundensätze ergeben sich dabei aus den von den Bundesländern jeweils festgelegten Pauschsätzen.

Insbesondere die Prüfung jedes einzelnen Infrastrukturelements auf seine Konformität mit den zuvor ermittelten Zulassungsspezifikationen ist sehr umfangreich; hierfür sind bei einem Großflughafen bis zu 5 500 vom Flughafenbetreiber vorgelegte Erklärungen und Nachweise zu prüfen. Dabei beläuft sich der Aufwand pro Erklärung oder Nachweis auf 0,3 bis 1,5 Stunden. Soweit sich Abweichungen von den Zulassungsspezifikationen ergeben, ergibt sich je nach Komplexität der Abweichung ein Prüfaufwand von einer Stunde bis zu 24 Stunden. Für die Dokumentenprüfung im Infrastrukturbereich werden insgesamt ca. 2 750 Stunden prognostiziert.

Für den Bereich „Organisation und Betrieb“ werden ca. 40 Stunden für die Prüfung des Managementsystems des Flughafens nach ADR.OR.D.007 und etwa 100 Stunden für die allgemeine Antragsbearbeitung (Prüfung der Vollständigkeit der Unterlagen, Festlegung der Zulassungsgrundlage, Zeugniserteilung) angesetzt.

Eine exaktere Aufschlüsselung des zu erwartenden behördlichen Arbeitsaufwands in Personenstunden pro Arbeitsschritt ist nicht darstellbar, da der Aufwand je nach betroffenem Flughafen und der Struktur und Ausstattung der zuständigen Landesluftfahrtbehörde sehr stark variiert.

Der Personalmehrbedarf soll durch die Erhebung von Gebühren refinanziert werden. Angesichts der vorliegenden Schätzungen ist der Gebührenrahmen daher angemessen und erforderlich, um die Kostendeckung herstellen zu können.

Da nach § 32 Absatz 1 Nummer 13 Satz 3 LuftVG neben dem mit den Amtshandlungen verbundenen Personal- und Sachaufwand auch die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen der Zertifizierung in die Bestimmung der Gebührensätze einfließen soll, sollte die Obergrenze mit Blick auf die hohe Bedeutung der Zertifizierung für den Antragsteller höher sein, als es zur bloßen Berücksichtigung des Verwaltungsaufwandes erforderlich ist. Da ohne Zertifizierung der Betrieb des Flughafens ab dem 1. Januar 2018 zu untersagen wäre, würden in direkter Folge erhebliche Einnahmen, die in unmittelbarem aber auch mittelbarem Zusammenhang mit dem Flugbetrieb stehen, wegfallen.

Maßgeblich für die Ermittlung des wirtschaftlichen Wertes sind insoweit die Geschäftsberichte der Flughafenunternehmen. So betrug der vom Flughafen Frankfurt erzielte Gewinn vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen auf Sachanlagen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände (EBITDA) im Jahr 2013 für das Segment Aviation 205,4 Millionen Euro und für das Segment Ground Handling 38,2 Millionen Euro (Quelle: Geschäftsbericht Fraport AG 2013). Die Einstellung des Flugbetriebs hätte daneben auch auf die anderen Segmente „Retail & Real Estate“ sowie „External Activities & Services“ erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen.

Von diesem zu ermittelnden Wert wird ein bestimmter Prozentsatz bei der Gebührenfestsetzung berücksichtigt; die konkreten Ansätze variieren hier zwischen den Bundesländern und den einzelnen Behörden. So wird der wirtschaftliche Wert teilweise in Form eines Aufschlags in Höhe von 20 Prozent der Personalkosten berücksichtigt.

Damit die konkrete Festsetzung der Gebühren in angemessenem Verhältnis zu Aufwand und Bedeutung für den antragstellenden Flughafenbetreiber erfolgen kann, erscheint die gewählte Obergrenze in Höhe von 300 000 Euro angemessen und sachgerecht.

Der Gebührenrahmen für die Erteilung des Zeugnisses wird in drei Kategorien unterteilt, um die jeweilige Gebührenspanne zu verkürzen. Insbesondere für die koordinierten Flughäfen im Sinne des Buchstaben a ergibt sich ein erheblicher Prüfaufwand für die zuständige Behörde entsprechend den obigen Darstellungen. Mit Blick auf Buchstabe b (sonstige, also nicht koordinierte Flughäfen) kann ebenfalls ein erheblicher Aufwand bei der Zertifizierung entstehen, da diese Flughäfen teilweise in Anlage und Betrieb mit einem koordinierten Flughafen mittlerer Größe vergleichbar sind.

Nummer 4b-neu:

ADR.AR.C.040 regelt in Verbindung mit ADR.OR.B.040 und ADR.OR.E.005 die genehmigungs- und damit auch gebührenpflichtigen Änderungen. Diese betreffen das Zeugnis selbst, seine Zulassungsgrundlage, sicherheitskritische Flugplatzausrüstungen oder wesentliche Elemente des Managementsystems gemäß ADR.OR.D.005 Buchstabe b.

Für die Prüfung und Genehmigung solcher Änderungen ist ein Gebührenrahmen von 100 bis 5 000 Euro angemessen. Auf diese Weise kann der je nach Komplexität und Umfang der einzelnen Änderung entstehende Prüfaufwand berücksichtigt werden. Insbesondere größere Änderungen der Zulassungsgrundlage des Zeugnisses, der sicherheitskritischen Flugplatzausrüstungen oder wesentlicher Elemente des Managementsystems bedingen einen erheblichen behördlichen Prüfaufwand.

Nummer 4c:

Anhang III ADR.OR.B.040 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 legt fest, dass Änderungen, für die keine vorherige Genehmigung erforderlich ist, vom Flughafenbetreiber gemäß dem Verfahren zu behandeln sind, das von der zuständigen Behörde nach Anhang II ADR.AR.C.035 Buchstabe h festgelegt worden ist, und der zuständigen Behörde mitzuteilen sind. Hierzu legt der Flughafenbetreiber ein entsprechendes Verfahren vor, welches durch die Behörde geprüft und einmalig genehmigt wird.

Mit der Ergänzung der neuen Nummer 4c wird sichergestellt, dass für diese Genehmigung Gebühren erhoben werden können.

Nummer 4d:

Nach Artikel 4 Absatz 3b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 können die Mitgliedstaaten Flugplätze unter bestimmten Voraussetzungen von den Vorschriften der Verordnung freistellen. Diese Entscheidung treffen die Landesluftfahrtbehörden auf einen entsprechenden Antrag des Flugplatzbetreibers hin.

Die Prüfung der Behörde beschränkt sich dabei auf die in Absatz 3b Satz 1 genannten Schwellenwerte bezüglich abgefertigter Fluggäste und abgefertigter Fracht. Da diese Prüfung in allen Fällen denselben Umfang hat, scheint eine pauschale Festgebühr von 500 Euro angemessen.

Doppelbuchstabe bb:

Mit der Ergänzung der Nummer 16 wird sichergestellt, dass auch für die nach EU-rechtlichen Vorgaben zwingend durchzuführenden Audits und Inspektionen Gebühren erhoben werden können.

Zu Buchstabe b (Abschnitt VI)

Doppelbuchstaben aa und bb (Nummern 1 und 2)

Es handelt sich um redaktionelle Folgeanpassungen im Zuge der Änderungen des § 20 LuftVG und des § 61 LuftVZO.

Doppelbuchstabe cc (Nummer 3)

Nummer 3 wird aufgrund der Änderung des § 20 LuftVG gegenstandslos und wird daher aufgehoben.

Doppelbuchstabe dd (Nummer 21)

Nummer 21 betrifft die Meldung von im Wesentlichen historischen Luftfahrzeugen, die in Luftfahrtunternehmen zu kommerziellen Zwecken eingesetzt werden sollen.

Für diese Luftfahrzeuge ist zum einen die Prüfung und Bestätigung, dass ein ausreichend hohes Sicherheitsniveau im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorliegt, erforderlich. Daneben muss seitens des Luftfahrt-Bundesamtes zwingend eine Ausnahme bei der EU-Kommission nach Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (Artikel 4 Absatz 4 und Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Verbindung mit der Entscheidung C (2009)/7633 der Kommission vom 14.10.2009) beantragt werden.

Der neu geschaffene Gebührentatbestand und Gebührenrahmen berücksichtigt den hierzu notwendig werdenden Aufwand für das Luftfahrt-Bundesamt.

Doppelbuchstabe ee (Nummer 23)

In Nummer 23 Buchstabe d bis f werden lediglich die Bezugnahmen auf die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 angepasst. Die bisher geltende Gebührenhöhe bleibt unberührt.

Doppelbuchstabe ff (Nummern 31a und 31b)

Mit der neuen Nummer 31a wird ein Gebührentatbestand für die Genehmigung der Verfahren zur Nutzung einer Landestelle von öffentlichem Interesse geschaffen. Der Prüfungsaufwand vor Erteilung dieser Genehmigung hängt stark von den Rahmenbedingungen des betreffenden Luftfahrtunternehmens ab. Hierbei ist z. B. zu betrachten, ob das Luftfahrtunternehmen unterschiedliche Hubschraubermuster nutzt, die sich in ihrer Leistungsfähigkeit stark voneinander unterscheiden. Ist dies der Fall, so sind jeweils gesonderte Berechnungen der ortsspezifischen flugbetrieblichen Verfahren hinsichtlich der Hindernisfreiheit und gesonderte Notfallverfahren erforderlich. Zusätzlich kann sich ein Prüfungsaufwand ergeben, wenn der Betrieb bei Nacht beabsichtigt ist.

Auch die Gebühr nach Nummer 31b für die Änderung oder Erweiterung einer Genehmigung nach Nummer 31a wird als Rahmengebühr ausgestaltet. Sie bemisst sich in Abhängigkeit von dem Umfang der Änderungen (neue flugbetriebliche Verfahren, neues Hubschraubermuster) sowie der Art der Nutzung (spätere Aufnahme flugbetrieblicher Verfahren für den Flugbetrieb bei Nacht). Der Umfang der Prüfung zur Änderung oder Erweiterung der bestehenden Genehmigung reicht von einer flugbetrieblichen Prüfung bestehender Handbücher und Verfahren bis zu einer Vor-Ort-Prüfung der angewendeten Verfahren, um deren Eignung unter Berücksichtigung der Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 festzustellen.

Doppelbuchstabe gg (Nummer 33-neu)

Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sieht eine behördliche Genehmigungspflicht für Verträge vor, die die An- oder Vermietung von Luftfahrzeugen zum Gegenstand haben. Je nach Umfang der Mietverträge kann die Dauer der Erst-Prüfung zwischen einer halben (bei der reinen Informationspflicht des Luftfahrtunternehmens beim „wet-lease-out“) und bis zu acht Stunden (z. B. bei englischen Vertragswerken von mehreren 100 Seiten) in Anspruch nehmen.

Hinzu kommen das Anschreiben an das Unternehmen bei notwendigen Korrekturen und die wiederholte Prüfung. Die Prüfung erfolgt durch einen Mitarbeiter im gehobenen Dienst.

Dabei ermöglicht die Rahmengebühr, Wiederholungsfaktoren (z. B. in Fällen, in denen mehrere Luftfahrzeuge in einem Vorgang verleast werden) bei der konkreten Gebührenfestsetzung im Einzelfall zugunsten des Antragstellers zu berücksichtigen.

Zu Buchstabe c (Abschnitt VII):

Zu Doppelbuchstabe aa (Nummer 3a-neu)

Gemäß ORO.GEN.110 Buchstabe j und CAT.GEN.MPA.200 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in Verbindung mit Kapitel 4 der „Technical Instructions“ („T.I.“) der ICAO legt die zuständige nationale Behörde die Anforderungen an Ausbilder fest, die folgendes Personal ausbilden:

– Personal von Spediteuren, das an der Abwicklung von Gefahrgut beteiligt ist (sogenannte Personalkategorie 3), und
– Personal von Luftfahrtunternehmen und Frachtabfertigungsdienstleistern, das Gefahrgut annimmt (sogenannte Personalkategorie 6).

Das Luftfahrt-Bundesamt hat entsprechende Anforderungen festgelegt und in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL II 36/05) veröffentlicht. Der Nachweis, dass die Ausbilder diese Anforderungen erfüllen, erfolgt durch Ausstellung eines Qualifikationsnachweises durch das Luftfahrt-Bundesamt. In der jüngeren Vergangenheit ist aufgrund einer starken Entwicklung des Schulungsmarktes in diesem Bereich die Zahl der Antragsteller für diese Qualifikationsnachweise stark angestiegen.

Die Ausbilder werden dem Luftfahrt-Bundesamt von den Schulungsunternehmen gemeldet. Das Luftfahrt-Bundesamt erstellt die erforderlichen Tests, führt diese durch und wertet sie aus. Der hieraus resultierende Aufwand soll mit dem neuen Gebührentatbestand aufgefangen werden.

Für die Mitarbeiter des Sachgebietes Gefahrgut im Luftfahrt-Bundesamt bedeutet die Aufrechterhaltung des in den T.I der ICAO geforderten Qualifikationssystems einen hohen Aufwand. Zurzeit sind dort 100 Lehrkräfte (Zahl stetig steigend) mit einer Qualifikation nach NfL II 36/05 Punkt 3c registriert. Diese Ausbilder erhalten jeweils ein Zertifikat mit einer fünf-jährigen Gültigkeit.

Für alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Erteilung des Qualifikationsnachweises und der Aufsicht hierüber fallen etwa vier Stunden Arbeit für einen Sachbearbeiter aus dem betreffenden Sachgebiet an. Der Berechnung liegen die allgemeinen pauschalen Stundensätze der Anlage 1 zur Allgemeinen Gebührenverordnung des Bundes zugrunde. Diese sehen einen Stundensatz von 61,48 Euro für einen Sachbearbeiter vor. Im Einzelnen:

Tätigkeit	Aufwand
Erstellung und jährliche Überarbeitung (u. a. wegen Änderungen maßgeblicher Vorschriften) der abzulegenden Tests	zwei Sachbearbeiter gD/je 40 Stunden (Umlage: 45 Minuten/Teilnehmer)
Organisation der Prüfungstermine (Prüfungsterminplanung, Einladungen versenden, Prüfungsräume und -unterlagen vorbereiten);	pro Teilnehmer ca. 30 Minuten
Zulassungsvoraussetzungen der Teilnehmer prüfen (s. NfL II 36/05 Punkt 3C und Kommentierung);	pro Teilnehmer ca. 20 Minuten
Auswertung des Qualifikationstestes im Vier-Augen-Prinzip	durch zwei Sachbearbeiter; pro Teilnehmer ca. 120 Minuten
Erstellen und Versand des Bescheids/ Zertifikates	pro Teilnehmer ca. 30 Minuten
Ablage der Tests, Bescheide und Zertifikate sowie Pflege der Datenbank	pro Teilnehmer ca. 30 Minuten
Überwachung des Fortbestands der Qualifikationsvoraussetzungen	pro Lehrkraft/ Jahr ca. 15 Minuten

Daraus resultiert ein behördlicher Personal- und Sachaufwand von 295 Euro pro Teilnehmer.

Neben dem behördlichen Aufwand muss bei der Bestimmung der Festgebühr auch der wirtschaftliche Wert des Qualifikationsnachweises berücksichtigt werden. Dieser stellt sich wie folgt dar:

Bei 200 Arbeitstagen einer Lehrkraft pro Jahr besteht bei einer durchschnittlichen Kursdauer von fünf Tagen eines „Personalkategorie-6-Kurses“ die Möglichkeit, insgesamt 40 Kurse pro Jahr durchzuführen. An diesen Kursen nehmen im Durchschnitt erfahrungsgemäß 15 Personen teil; die in der Praxis übliche Kursgebühr beträgt 800 Euro pro Teilnehmer (teilweise bis 1 200 Euro pro Teilnehmer). Hieraus ergibt sich demnach ein wirtschaftlicher Wert des Qualifikationsnachweises von 480 000 Euro pro Jahr.

Dieser wirtschaftliche Wert wird mit einem Aufschlag von 200 Euro auf die Personal- und Sachkosten des Luftfahrt-Bundesamtes berücksichtigt. In Anbetracht der Höhe der oben beschriebenen Schätzung erscheint dieser Aufschlag sachgerecht und moderat.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Nummern 5 bis 7 werden aufgrund der in Artikel 2 Nummer 9 vorgenommenen Aufhebung der §§ 81 und 82 LuftVZO gestrichen.

Die bisherige Nummer 8 ist durch eine Änderung des § 27c Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe a und b durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. August 2009 (BGBl. I S. 2942) gegenstandslos geworden und daher ebenfalls zu streichen.

Zu Artikel 5 (Anlage 5 der Bodenabfertigungsdienst-Verordnung)

Die Übersicht betreffend die Zahl der am Flughafen Düsseldorf zuzulassenden Drittabfertiger war anzupassen.

Zu Artikel 6 (Inkrafttreten)

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten entsprechend den Anforderungen von Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Die mit der Verordnung (EU) Nr. 800/2013 der Kommission vom 14. August 2013 ergänzten Anhänge VI („Nichtgewerblicher Betrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen“ – Teil NCC) und VII („Nichtgewerblicher Luftverkehr mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen“ – Teil NCO) werden in Deutschland erst zum 25. August 2016 anwendbar. Dies wird in Satz 2 berücksichtigt.

Die in Satz 3 genannten Änderungen treten erst am 21. April 2017 in Kraft. Deutschland hat von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, bestimmte Anhänge der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erst zum 21. April 2017 für anwendbar zu erklären. Dies betrifft den durch die Verordnung (EU) Nr. 379/2014 der Kommission vom 7. April 2014 (ABl. EU Nr. L 123, S. 1) eingeführten Anhang VIII („Spezialisierter Flugbetrieb“ – SPO).

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:

Entwurf eines fünfzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (NKR-Nr. 3282)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

	Erfüllungsaufwand	Weitere Kosten (Wegfall von Gebühren)
Bürgerinnen und Bürger:	Keine Auswirkungen	Keine
Wirtschaft (Bürokratiekosten): Jährliche Entlastung	Geringe Auswirkungen	30 – 160 Euro pro Antrag
Verwaltung: Jährliche Entlastung	Geringe Auswirkungen	
One in, one out-Regel	Im Sinne des OIOO-Konzepts der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein geringfügiges „Out“ dar.	
Durch eine national begründete Änderung im Luftverkehrsgesetz wird die Wirtschaft und die Verwaltung entlastet. Aufgrund von EU-Verordnungen, die unmittelbar in den Mitgliedstaaten gelten, wird allerdings erheblicher Erfüllungsaufwand ausgelöst. Aus diesem Grund und auch auf Wunsch der Länder sind die Auswirkungen durch das Ressort ausgewiesen worden. Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.		

II. Im Einzelnen

Mit vorliegendem Entwurf werden im Wesentlichen folgende Sachverhalte geregelt:

Die Europäische Kommission ist der Auffassung, dass geltendes deutsches Luftrecht hinter den Anforderungen der Umweltverträglichkeitsprüfungs-Richtlinie (RiLi2011/92/EU) und der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (RiLi 92/43/EWG) zurückbleibt und hat daher in 2013 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Vor allem deshalb, weil in den Verfahren der Festlegung von Flugverfahren weder eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) noch eine Prüfung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete durchzuführen sei. Nach nationalem Recht müssen UVP umfassend bereits im Zulassungsverfahren für den Flughafen durchgeführt werden, also vor der Festlegung von Flugverfahren. Des Weiteren hat in diesem Zusammenhang die höchstrichterliche Rechtsprechung 2012 bestätigt, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) bei der Festlegung von Flugverfahren nicht zu einer Durchführung der UVP verpflichtet ist. Um diesen Sachverhalt zu heilen, wird nun mit § 8 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz klargestellt, dass der gesamte räumliche Einwirkungsbereich des Flughafens in die UVP einbezogen werden muss. Damit werden auch die Leitsätze des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes vom 31. Juli 2015 (Az. 4 A 7001/11) gesetzlich fest verankert.

Des Weiteren gibt die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 vor, dass ein Betreiber eines Flugplatzes ein Zeugnis benötigt, dass die Konformität des Flugplatzes mit den Vorgaben der EU-Verordnung vorweist. Das Zeugnis ist zwingende Voraussetzung für den Betrieb des Flugplatzes. Weiterhin sind das Zeugnis betreffende Änderungen künftig genehmigungspflichtig und das Flugplatzhandbuch wird als Bestandteil des Zeugnisses bestimmt. Mit vorliegendem Entwurf wird darüber hinaus die zuständige Behörde bestimmt.

Gemäß Luftverkehrsgesetz soll der Flugbetrieb von Luftfahrzeugen grundsätzlich auf Flugplätzen abgewickelt werden. Eine Besonderheit bilden dabei Krankenhäuser, denn dort findet der Flugbetrieb von Hubschraubern der Luftrettung außerhalb von Flugplätzen statt. Eine Flugplatzgenehmigung ist faktisch aufgrund der Hindernissituation in z. B. Innenstadtlage nicht möglich. Die Verwaltung hat dies bisher jedoch aufgrund der gesellschaftlichen Bedeutung weitestgehend geduldet. Die Verordnung (EG) Nr. 965/2012 der Kommission zur Festlegung technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ab dem Oktober 2014 sieht nun eine entsprechende Regelung vor. Künftig kann derzeitiger Hubschrauberbetrieb von bzw. nach sogenannten „Örtlichkeiten von öffentlichem Interesse“ (Krankenhäuser u.a.) in einer bestimmten Flugleistungsklasse durch eine Genehmigung der entsprechend zuständigen Behörde erteilt werden.

Aufgrund der Änderung des Telekommunikationsgesetztes ist die Zustimmung für das Errichten und Betreiben von Bodenfunkstellen für die Nutzung im Flugfunkdienst durch die zuständige Luftfahrtbehörde (ausgenommen von Bodenfunkstellen, deren Betreiberin die Luftsicherungsorganisation ist) keine Voraussetzung mehr für die Zuteilung von Frequenzen. Daher wird diese Regelung gestrichen. Künftig ist nur noch eine Frequenzzuteilung durch die Bundesnetzagentur notwendig.

Erfüllungsaufwand:

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

Wirtschaft:

Durch den Wegfall der Zustimmungspflicht für Bodenfunkstellen durch die Luftfahrtbehörde wird die Wirtschaft (ca. 10 Minuten pro Antrag) geringfügig entlastet. Auch die Anzahl der Anträge im Jahr ist als geringfügig anzusehen.

Verwaltung (Länder):

Entsprechend der Darstellung des Aufwandes der Wirtschaft werden auch die Luftfahrtbehörden der Länder geringfügig entlastet. Das Ressort geht nach Rückkopplung mit den Ländern von einem bis zehn Anträgen im Jahr, ja nach Größe der Luftfahrtbehörde und bis zu einer Stunde für die Bearbeitung des Antrags aus.

Weitere Kosten:

Durch den Wegfall des Zustimmungsverfahrens für Bodenfunkstellen bei den Luftfahrtbehörden, entfallen auch die Gebühren von 30 bis 160 Euro pro Zustimmungsverfahren für die Wirtschaft.

Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 938. Sitzung am 6. November 2015 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 1a (§ 8 Absatz 1 Satz 6 und 7 LuftVG)

   In Artikel 1 Nummer 1a ist § 8 Absatz 1 wie folgt zu ändern:

   a) In Satz 6 ist das Wort „schutzwürdige“ zu streichen.

   b) In Satz 7 ist das Wort „schutzwürdigen“ zu streichen.

   Begründung:

   Die zu Satz 6 und 7 vorgeschlagenen Änderungen dienen der Klarstellung und stärkeren Anpassung an den Leitsatz 4 des BVerwG-Urteils vom 31. Juli 2012 (4 A 5000/10). Das BVerwG geht in seiner Entscheidung von „bestimmten Gebieten“ aus, welche nach dem planerischen Konzept der Planfeststellungsbehörde von erheblichen Beeinträchtigungen durch Fluglärm verschont bleiben sollen. Der Terminus „schutzwürdige Gebiete“ könnte dagegen möglicherweise Anlass geben, die Schutzwürdigkeit von Gebieten losgelöst von den planerischen Vorstellungen der Planfeststellungsbehörde zu bestimmen. Solche Unklarheiten sollten vermieden werden.

2. Zu Artikel 1 Nummer 2a – neu – (§ 18a Absatz 1 Satz 3 und Absatz 1a Satz 1 LuftG)

   Artikel 6 (Inkrafttreten)

   Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

   a) In Artikel 1 ist nach Nummer 2 folgende Nummer 2a einzufügen:

      ‚2a. § 18a wird wie folgt geändert:

      a) In Absatz 1 Satz 3 werden die Wörter „zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes mit“ durch die Wörter „für die Genehmigung des Bauwerks zuständigen Behörde oder, falls es einer Genehmigung nicht bedarf, dem Bauherrn mit“ ersetzt.

      b) In Absatz 1a Satz 1 werden die Wörter „unterrichtet die jeweils zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder über“ durch die Wörter „veröffentlicht amtlich“ ersetzt.‘

   b) Artikel 6 ist wie folgt zu fassen:

   ‚Artikel 6

   Inkrafttreten

   Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Sätze 2 bis 4 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe e Doppelbuchstabe aa tritt am 25. August 2016 in Kraft. Artikel 1 Nummer 3, 4, 9 Buchstabe b und c sowie Nummer 12 Buchstabe a, Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe a, Nummer 6 bis 9 und 12 Buchstabe a und Artikel 4 Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa bis cc treten am 21. April 2017 in Kraft. Artikel 1 Nummer 2a tritt ein Jahr nach der Verkündung in Kraft.‘

   Begründung:

   Zu Buchstabe a:

   § 18a Luftverkehrsgesetz in der aktuellen Fassung sieht vor, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) auf der Grundlage einer gutachtlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation entscheidet, ob durch das Bauwerk Störungen bei Flugsicherungsreinrichtungen auftreten können. Das BAF teilt seine Entscheidung der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes mit, die diese wiederum an die für die Genehmigung

des Bauwerks zuständige Behörde oder, wenn eine Genehmigung nicht erforderlich ist, an denjenigen, der das Bauvorhaben betreibt (Bauherrn) weiterleitet.

Die Verfahrensweise, die Entscheidung des BAF über die jeweils zuständige Luftfahrtbehörde des Landes zu übermitteln, wirkt sich aus folgenden Gründen nachteilig auf Transparenz und Schnelligkeit des Verfahrens aus:

– Die jeweils zuständige Luftfahrtbehörde des Landes hat weder eine eigene Entscheidungsbefugnis in Sachen § 18a Luftverkehrsgesetz noch eine Beeinflussungsoption auf die Entscheidung des BAF. Sie kann die Entscheidung des BAF lediglich an die zuständige Genehmigungsbehörde oder den Bauherrn weiterleiten.

  Das Zustimmungserfordernis gemäß §§ 12, 14 bzw. 15 Luftverkehrsgesetz besteht unabhängig von den Belangen des § 18a Luftverkehrsgesetz. Insofern ist der Umweg über die jeweils zuständige Luftfahrtbehörde des Landes entbehrlich.

– Die aktuelle Verfahrensweise suggeriert allerdings fälschlicherweise eine Entscheidungsbefugnis der jeweils zuständigen Luftfahrtbehörde, nämlich dahingehend, dass die übermittelte Entscheidung des BAF nur ein Belang sei, über den sich die Luftfahrtbehörde im Rahmen des Zustimmungsverfahrens nach Abwägung hinwegsetzen könne.

  Insoweit sahen sich die Luftfahrtbehörden der Länder in der Vergangenheit auch unter erheblicher Ressourcenbindung mit entsprechenden Anfragen konfrontiert, ohne tatsächlich an der Sach- und Rechtslage etwas ändern zu können.

Ziel ist eine Änderung des § 18a Luftverkehrsgesetz, die zu mehr Klarheit und einer Verschlankung des Verfahrens führt. Die direkte Übermittlung der BAF-Entscheidungen beschleunigt den Informationsfluss und schont Ressourcen bei den Luftfahrtbehörden der Länder.

Zu § 18a Absatz 1 Satz 3:

Auf die bislang in § 18a vorgesehene Mitwirkung der Landesluftfahrtbehörden als bloßem Mittler zwischen dem BAF und den Genehmigungsbehörden wird durch Änderung von Satz 3 verzichtet. Da den Landesluftfahrtbehörden hier keine eigene materielle Prüf- und Entscheidungskompetenz zusteht, erscheint eine Straffung des Verfahrens nach § 18a durch Etablierung einer unmittelbaren Kommunikation zwischen dem BAF und den für die Erteilung von Genehmigungen, insbesondere nach Bau- oder Immissionsschutzrecht zuständigen Behörden sachgerecht. Auf diesem Wege werden unnötige Bürokratie- und Meldewege abgeschafft. Sollte es eine solche Behörde nicht geben, weil z. B. ein Bauwerk außerhalb von Bauschutzbereichen oder unterhalb der nach § 14 Luftverkehrsgesetz maßgeblichen Höhen genehmigungsfrei errichtet werden darf, wird die BAF-Entscheidung direkt an den Bauherrn gerichtet.

Zu § 18a Absatz 1a Satz 1:

Die Änderung des § 18a Absatz 1a Satz 1 regelt, dass die Standorte der Flugsicherungseinrichtungen und Bereiche um diese, in denen Störungen durch Bauwerke zu erwarten sind, amtlich veröffentlicht werden, statt wie bisher nur die Luftfahrtbehörden darüber zu unterrichten.

Die Schutzbereiche sind außerdem bereits heute auf der BAF-Internetseite (http://www.anlagenschutz.baf.bund.de/mapapps/resources/apps/anlagenschutz_v2/index.html?lang=de) veröffentlicht.

Dadurch werden die Informationen über Existenz, Lage und Ausdehnung der Schutzbereiche für jedermann zugänglich gemacht, was zu einer erhöhten Transparenz und Akzeptanz beim Vollzug des § 18a Luftverkehrsgesetz führen wird.

Zu Buchstabe b:

Das um ein Kalenderjahr verzögerte Inkrafttreten ist erforderlich, um dem BAF die für die Umstellung des Webtools und die Veranlassung der Veröffentlichungen erforderliche Zeit einzuräumen.

Im Übrigen wird durch Aufnahme von Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe a sowie Nummer 9 und Nummer 12 Buchstabe a in Satz 3 ein redaktionelles Versehen korrigiert.

3. Zu Artikel 1 Nummer 12 (§ 58 Absatz 1 und 2 LuftVG)

   In Artikel 1 ist Nummer 12 wie folgt zu fassen:

   ‚12. § 58 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

      (weiter wie Regierungsvorlage Buchstaben a bis f)

   b) In Absatz 2 wird die Angabe „Absatz 1 Nummer 2, 3, 8a, 9, 12, 12a und 16“ durch die Angabe „Absatz 1 Nummer 2, 3, 9, 12, 12a und 16“ ersetzt und die Angabe „Absatz 1 Nummer 1, 4, 8, 10, 11, 14 und 15“ durch die Angabe „Absatz 1 Nummer 1, 4, 8, 8a, 10, 11, 14 und 15“ ersetzt.‘

Begründung:

Die gesetzlich festgelegte Höchstgrenze des Bußgeldes wegen eines Verstoßes gegen die Nachtflugbeschränkungen gemäß § 58 Absatz 1 Nummer 8a Luftverkehrsgesetz beträgt nach der derzeitigen Fassung des § 58 Absatz 2 bis zu 10 000 Euro und ist damit deutlich niedriger als bei anderen luftverkehrsrechtlichen Verstößen. Beispielsweise kann ein Luftsportgeräteführer, der sein Flugbuch nicht korrekt führt, nach § 58 Absatz 1 Nummer 10 mit einem Bußgeld in Höhe von bis zu 50 000 Euro belangt werden.

Warum eine fehlerhafte Flugbuchführung die Festsetzung eines deutlich höheren Bußgeldes ermöglicht als ein Verstoß gegen Flugbeschränkungszeiten, welcher weitaus mehr Auswirkungen für die Anwohner des entsprechenden Flughafens hat, ist weder rechtlich noch sachlich nachvollziehbar und erscheint als solches auch nicht verhältnismäßig.

Durch bewusste Verstöße gegen das Nachtflugverbot ist es den Fluggesellschaften möglich, Übernachtungskosten für die Passagiere sowie weitere Kosten in beträchtlicher Höhe einzusparen, indem sie stattdessen das Bußgeld des Piloten übernehmen.

Eine Erhöhung des Bußgeldrahmens erscheint unumgänglich, um Piloten entsprechend abzuschrecken und Nachahmungstäter von ähnlichen Verstößen abzuhalten. Im Hinblick auf das verfolgte Ziel, mit einer Erhöhung des Bußgeldes ein gesetzeskonformes Verhalten und in diesem Fall gleichzeitig den Schutz der Bevölkerung vor nächtlichem Fluglärm zu erreichen, wird eine Erhöhung des gesetzlichen Bußgeldrahmens von bisher bis zu 10 000 Euro für Verstöße gegen die Nachtflugbeschränkungen auf bis zu 50 000 Euro als angemessen und zweckgerichtet angesehen.

4. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 53 Absatz 6 LuftVZO)

   In Artikel 2 Nummer 5 ist in § 53 Absatz 6 das Wort „denen“ durch die Wörter „für die“ und sind die Wörter „erteilt worden“ durch das Wort „erforderlich“ zu ersetzen.

Begründung:

Nach dem derzeitigen Wortlaut käme die entsprechende Geltung der in Absatz 6 angeführten Vorschriften erst dann zum Tragen, wenn ein Zeugnis tatsächlich erteilt worden ist. Die entsprechende Geltung des angeführten § 44 Absatz 1 Nummer 2 muss jedoch zeitlich früher ansetzen. In dieser Vorschrift ist geregelt, dass ein Flughafen (respektive Verkehrslandeplatz) ohne Erteilung eines Zeugnisses nicht in Betrieb genommen werden darf. Es kommt daher darauf an, ob für einen entsprechenden Verkehrslandeplatz die Erteilung eines Zeugnisses erforderlich ist.

5. Zu Artikel 4 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (Abschnitt V Nummer 4d, Anlage Gebührenverzeichnis (zu § 2 Absatz 1) LuftkostV)

   In Artikel 4 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa ist in Nummer 4d das Wort „Landeplatzes“ durch das Wort „Flugplatzes“ zu ersetzen.

Begründung:

Es handelt sich um eine redaktionelle Korrektur.

Die neu geschaffene Nummer 4d normiert einen Gebührentatbestand für die Entscheidung über die Freistellung von der Pflicht zur Erteilung eines Zeugnisses nach dem ebenfalls neu geschaffenen § 10a LuftVG. In § 10a wird der Oberbegriff des Flugplatzes gemäß § 6 Absatz 1 Satz 1 LuftVG verwendet, der sowohl Flughäfen als auch Landeplätze umfasst. Der für die Freistellungsentscheidung geschaffene Gebührentatbestand sollte daher ebenfalls den Begriff Flugplatz verwenden.

Eine Beschränkung der Gebührenerhebung auf Landeplätze ist nicht sachgerecht. Die Möglichkeit der Freistellung besteht auch für Flughäfen, sofern sie die Schwellenwerte des Artikel 4 Absatz 3b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 nicht überschreiten. Der Verwaltungsaufwand für die Freistellungsentscheidung für Flughäfen und Landeplätze ist vergleichbar.

6. Zu Artikel 5 (Anlage 5 zu § 3 Absatz 2 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung)

Artikel 5 ist wie folgt zu fassen:

‚Artikel 5

Änderung der Bodenabfertigungsdienst-Verordnung

Anlage 5 zu § 3 Absatz 2 der Bodenabfertigungsdienst-Verordnung vom 10. Dezember 1997 (BGBl. I S. 2885), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 10. Mai 2011 (BGBl. I S. 820) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

a) In der Tabelle über die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger auf dem Flughafen Düsseldorf (DUS) wird in der Spalte „Zahl Drittabfertiger“ (… weiter wie Regierungsvorlage)

b) Die Tabelle über die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF) wird wie folgt gefasst:

Dienst gemäß Anlage 1		Zahl Selbstabfertiger	Zahl1*) Drittabfertiger
3	Gepäckabfertigung	3	3
4	Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)	3	3
5.1	Lotsen	3	3
5.2	Unterstützen beim Parken	3	3
5.3	Kommunikation Flugzeug/Abfertiger	3	3
5.4	Be- und Entladung sowie Beförderung Besatzung/Fluggast/Gepäck	3	3
5.5	Anlassen/Triebwerke	3	3
5.6	Bewegen des Flugzeugs/Bereitstellen (mit Ausnahme sog. Werftschlepps)	3	3
5.7	Beförderung, Ein-/Ausladen von Nahrungsmitteln/Getränken	unbegrenzt	unbegrenzt
7	Betankungsdienste	unbegrenzt	unbegrenzt“

‘

Begründung:

Die Übersicht betreffend die Zahl der am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld zuzulassenden Selbst- und Drittabfertiger ist anzupassen. Die höhere Anzahl der Selbst- und Drittabfertiger eröffnet mehr Wettbewerb am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld.

7. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob sich aus den von der Europäischen Kommission am 4. April 2014 erlassenen Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften weitere Anpassungsnotwendigkeiten für das Luftverkehrsgesetz ergeben.

Begründung:

Aus den von der Europäischen Kommission am 04.04.2014 erlassenen Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften ergeben sich für die Flughafenbetreiber zahlreiche neue wirtschaftliche Herausforderungen, denen sie sich innerhalb des von der Europäischen Kommission festgelegten Übergangszeitraums, in dem Betriebsbeihilfen zulässig sind, stellen müssen. Um sich diesen Herausforderungen stellen zu können, sind die Flughafenbetreiber auf einen klaren rechtlichen Handlungsrahmen angewiesen. Vor diesem Hintergrund kann im Interesse eines klaren und eindeutigen Rechtsrahmens für die vorhandenen Flughäfen eine Anpassung des Luftverkehrsgesetzes erforderlich sein.

Dabei haben folgende Punkte eine besondere Bedeutung:

a) Die Entscheidungspraxis der Europäischen Kommission verknüpft die Möglichkeit der Erstattung von Kosten der Flughafenbetreiber für Flugsicherungsdienste und Flugwetterbetriebsdienste mit der Anerkennungsentscheidung nach den §§ 27d und 27f des Luftverkehrsgesetzes. Diese Bestimmungen geben dem zuständigen Bundesministerium einen breiten Spielraum, an welchen Flughäfen ein Flugsicherungsdienst und die erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen sowie Flugwetterbetriebsdienste vorgehalten werden. Es fehlt bisher an transparenten und nachvollziehbaren Kriterien, an denen sich die Entscheidung der zuständigen Stellen orientiert. Solche Kriterien sind aber zwingend erforderlich, um sachgerechte und überprüfbare Entscheidungen herbeizuführen und für die Flughafenbetreiber Planungssicherheit zu schaffen.

b) Im Hinblick auf die Möglichkeit der Erstattung von Kosten der Flughafenbetreiber für die Wahrnehmung sonstiger Aufgaben im Bereich der Sicherheit orientiert sich die Europäische Kommission in ihrer Entscheidungspraxis an Wertungen des nationalen Luftverkehrsrechts. Im Hinblick auf zahlreiche Kosten, die sich auf Schutz der Infrastruktureinrichtung „Flughafen“ an sich beziehen, sind klarstellende Regelungen im nationalen Luftverkehrsrecht erforderlich, die die Interessenlage der Regionalflughäfen angemessen berücksichtigen.

c) Es ist eine nationale Rahmenregelung zur Frage der öffentlichen Förderung insgesamt und zu einer rechtssicheren Definition des Umfangs der hoheitlichen Aufgaben erforderlich. Zur Ausarbeitung solcher nationalen Regelungen hält die Europäische Kommission in Rz. 92 der Luftverkehrsleitlinien vom 04.04.2014 die Mitgliedstaaten ausdrücklich an.

8. Der Bundesrat stellt fest, dass mit Blick auf den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm weiterer Reformbedarf bei den Rechtsgrundlagen zum Flugverkehr besteht und bittet die Bundesregierung um Prüfung insbesondere folgender Aspekte:

- Stärkung des aktiven Lärmschutzes,
- Verbesserung des passiven Lärmschutzes im Fluglärmschutzgesetz,
- Verbesserung der Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Flugroutenfestsetzung,
- Verbesserung des Lärmschutzes bei der Festlegung von Flugrouten,
- Senkung der Grenzwerte im Fluglärmschutzgesetz,
- Beschränkung der Flugverkehrskontrollfreigaben auf das notwendige Maß zur Vermeidung nicht zugelassener faktischer Flugrouten.

Begründung:

Mit dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf zur Änderung des Luftverkehrsrechts sollen lediglich die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zur UVP von Flugverfahren im Rahmen der vorausgehenden Zulassungsverfahren für Flughäfen zur Klarstellung normiert und dadurch ein Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission abgewendet werden. Auf die ebenfalls im Rahmen des Luftverkehrsgesetzes seit vielen Jahren diskutierten notwendigen Verbesserungen im Hinblick auf den Schutz vor Fluglärm (vgl. u. a. die Gesetzesanträge der Länder Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg, BR-Drucksache 90/13, des Landes Brandenburg, BR-Drucksache 138/13 sowie des Landes Hessen, BR-Drucksache 124/13) wird in diesem Gesetzentwurf nicht eingegangen. Fluglärm führt durch die Konzentration auf die Umgebung von Flugplätzen bereits heute im Einzelfall zu hohen Belastungen. Im Hinblick auf das prognostizierte weitere erhebliche Wachstum des Luftverkehrs sind daher klare und verlässliche rechtliche Rahmenbedingungen wie beispielsweise im Luftverkehrsgesetz notwendig. Planungssicherheit ist sowohl für die Verkehrsseite als auch für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger zu schaffen, ohne dabei eine Seite zu privilegieren. Bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten besteht insgesamt Reformbedarf, um den Fluglärm auf Dauer wirksam zu reduzieren und damit auch die Akzeptanz des Luftverkehrs in Deutschland zu erhalten. Prüf- und Handlungsbedarf besteht insbesondere hinsichtlich der Transparenz der Verfahren, beim aktiven und passiven Lärmschutz, bei der Flugroutenfestsetzung und bei der Lärmbegrenzung.

9. Zur Systematik der nationalen Vorschriften

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in einem weiteren Gesetzgebungsverfahren die Systematik der nationalen Vorschriften, einschließlich der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, an das einschlägige Recht der Europäischen Union, insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 sowie die daraufhin erlassenen Durchführungsverordnungen, anzupassen.

Die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und die daraufhin erlassenen Durchführungsverordnungen enthalten bestimmte Anforderungen an die am Luftverkehr beteiligten Akteure einschließlich der Luftfahrtbehörden. Es ist zu vermeiden, dass im Zusammenspiel von europäischen Vorgaben und nationalen Vorschriften parallele Standards oder parallele Verfahren entstehen, die zu Doppelprüfungen oder möglicherweise widersprüchlichen Standards führen. So besteht beispielsweise für Flughäfen, die die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 erfüllen müssen, im Rahmen der Zertifizierung nach § 10 a LuftVG (neu) die Pflicht, ein Flugplatzhandbuch u.a. mit Nutzungsbedingungen bzw. Nutzungsvorschriften zu erstellen und vorzuhalten. Daneben gilt weiterhin § 43 a LuftVZO zur Genehmigung einer Flughafenbenutzungsordnung mit Verhaltenspflichten von Flughafennutzern. Weitere Bereiche betreffen beispielsweise das Verhältnis von Genehmigung nach § 6 LuftVG und Zertifizierung nach § 10 a LuftVG (neu), die Anforderungen nach § 45 LuftVZO zur Erhaltungs- und Betriebspflicht oder § 46 LuftVZO zur Sicherung von Flughäfen. Dabei ist zu beachten, dass in den Bereichen, die nicht vom Anwendungsbereich des EU-Rechts erfasst werden, weiterhin der Bedarf für nationale Regelungen besteht. Der Bundesrat regt an, dazu eine gesonderte Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Länder einzurichten.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 1 (Zu Artikel 1 Nummer 1a (§ 8 Absatz 1 Satz 6 und 7 LuftVG))

Die Bundesregierung hat keine Bedenken gegen die vom Bundesrat geforderte Streichung des Wortes „schutzwürdig“.

Die verbleibende Formulierung („bestimmte Gebiete“) greift Leitsatz 4 des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 31.07.2012 (4 A 5000/10) auf. Dort verweist das BVerwG auf die Möglichkeit, bereits im Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen klarzustellen, dass „bestimmte Gebiete“ nach dem Abwägungskonzept der Planfeststellungsbehörde von erheblichen Beeinträchtigungen durch Fluglärm verschont bleiben müssen, wozu sich das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bei der nachfolgenden Festlegung der Flugverfahren nicht in Widerspruch setzen dürfe. Der Begriff der „Schutzwürdigkeit“ wird durch das BVerwG lediglich in der Urteilsbegründung verwendet.

Zu Nummer 2 (Zu Artikel 1 Nummer 2a -neu- 18a Absatz 1 Satz 3 und Absatz 1a Satz 1 LuftG) und Artikel 6 (Inkrafttreten))

Die Bundesregierung stimmt diesen Änderungsvorschlägen zu.

§ 18a LuftVG sieht bislang eine Mittlerrolle der Luftfahrtbehörden zwischen dem Bundesaufsichtamts für Flugsicherung (BAF) und den zuständigen Landes-Genehmigungsbehörden vor. Dabei weist § 18a LuftVG den Luftfahrtbehörden der Länder keine eigenen materiellen-rechtlichen Aufgaben zu; ihre Rolle beschränkt sich vielmehr darauf, die Entscheidung des BAF an die Genehmigungsbehörden weiterzuleiten.

Es erscheint daher sachgerecht, dass die Landesluftfahrtbehörden aus dieser bisher vorgesehenen Meldekette entlassen werden und stattdessen eine direkte Kommunikation zwischen dem BAF und der zuständigen Landes-Genehmigungsbehörde etabliert wird.

Zu Nummer 3 (Zu Artikel 1 Nummer 12 (§ 58 Absatz 1 und 2 LuftVG))

Die Bundesregierung stimmt diesem Änderungsvorschlag des Bundesrates zu. Durch die Anhebung der Höchstgrenze des maßgeblichen Bußgeldrahmens auf 50 000 Euro wird die Bedeutung eines Nachtflugverbots und des Schutzes der Bevölkerung vor nächtlichem Fluglärm hervorgehoben. Der bisher angesetzte Bußgeldrahmen von höchstens 10 000 Euro wird dieser Bedeutung nicht gerecht und bedarf daher auch aus Sicht der Bundesregierung einer Anpassung; die Anreize zu regelungskonformem Verhalten werden gestärkt. Die derzeitige verhältnismäßig niedrige Obergrenze kann in der Praxis dazu beitragen, dass ein bewusster Verstoß gegen ein Nachtflugverbot (einschließlich flughafenspezifischer oder genereller Ausnahmeregelungen) unter wirtschaftlichen Aspekten attraktiver ist als etwa die eigentlich in solchen Fällen erforderliche Annullierung oder Umleitung des Flugs mit allen damit verbundenen Folgekosten.

Zu Nummer 4 (Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 53 Absatz 6 Luftverkehrs-Zulassungs-Verordnung)

Die Bundesregierung stimmt diesem klarstellenden Änderungsvorschlag zu.

Durch die vom Bundesrat vorgeschlagene Änderung wird verdeutlicht, dass für die Geltung der in § 53 Absatz 6 LuftVZO genannten Regelungen nicht erst der Zeitpunkt der tatsächlichen Zeugniserteilung maßgeblich ist. Vielmehr kommt es darauf an, ob der betreffende Verkehrslandeplatz in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 fällt und daher ein Zeugnis zu erteilen ist. Die Klarstellung ist erforderlich, da ansonsten in dem Zeitraum bis zur Erteilung des Zeugnisses eine Rechtsunsicherheit bezüglich der anwendbaren Vorschriften bestünde.

Zu Nummer 5 (Zu Artikel 4 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (Abschnitt V Nummer 4d, Anlage Gebührenverzeichnis (zu § 2 Absatz 1) Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung)

Die Bundesregierung stimmt dieser redaktionellen Korrektur im Gebührenverzeichnis zu. Das Wort „Flugplatz“ ist der zutreffende übergeordnete Begriff.

Zu Nummer 6 (Zu Artikel 5 (Anlage 5 zu § 3 Absatz 2 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung)

Die Bundesregierung stimmt der beabsichtigten Anpassung der Anlage 5 der Bodenabfertigungsdienst-Verordnung bezüglich der Zahl der zuzulassenden Drittabfertiger für bestimmte Dienstleistungen an dem Flughafen Berlin-Schönefeld zu. Mit dieser Anpassung wird dem tatsächlich an dem Flughafen bestehenden Bedarf Rechnung getragen.

Zum Gesetzentwurf allgemein

Zu Nummer 7

Prüfbitte bzgl. Auswirkungen der Beihilfeleitlinien der EU-Kommission

Die Bundesregierung hat die vom Bundesrat erbetene Prüfung vorgenommen. Hiernach besteht aus Sicht der Bundesregierung keine Notwendigkeit für eine Anpassung des LuftVG aufgrund der EU-Beihilfeleitlinien.

Zu a)

Gemäß § 27d Absatz 1 LuftVG entscheidet der Bund, dass an bestimmten Flughäfen Flugsicherungsdienste auf Kosten des Bundes vorgehalten werden. Hierfür muss durch den Bund ein Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkannt worden sein. Dies ist derzeit bei den 16 internationalen Verkehrsflughäfen der Fall, die nach Einschätzung des Bundes von entscheidender Bedeutung für die ordnungsgemäße Abwicklung des Luftverkehrs und seine flächendeckende Verfügbarkeit sind. Grundlage für die Anerkennung dieses Bedarfs sind dabei ausschließlich bundespolitische (Verkehrs-) Interessen einschließlich verkehrsplanerischer Gesichtspunkte.

Die 16 betroffenen Flughäfen sind in § 1 der Verordnung über die Erhebung von Kosten für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug (FSAAKV) und damit per Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur festgelegt. Der Verbund dieser 16 Flughäfen ist Grundlage für die netzbezogenen An- und Abfluggebühren. § 1 FSAAKV wurde lediglich im Zuge der deutschen Wiedervereinigung und aufgrund der Entwicklungen an den drei Berliner Flughäfen angepasst; ansonsten ist der Kreis der dort genannten Flughäfen seit Erlass der Rechtsverordnung unverändert geblieben. Die Rüge fehlender Planungs- und Rechtssicherheit für die Flughafenbetreiber ist daher aus Sicht der Bundesregierung in keiner Weise nachvollziehbar. Im Übrigen entspricht die Liste der in § 1 FSAAKV genannten Plätze auch der Aufzählung in § 1 der Verordnung über die Flughafenkoordinierung.

Die vom Bundesrat geforderte Festlegung von Transparenzkriterien zielt offenbar auf eine Ausweitung des Kreises der Flughäfen nach § 27d Absatz 1 LuftVG ab mit der Folge, dass der Bund die Kosten der Flugsicherung an diesen Flugplätzen übernehmen müsste. Auf diesem Wege sollen beihilferechtliche Beschränkungen umgangen werden. Das für die Entscheidung nach § 27d Absatz 1 LuftVG zuständige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sieht jedoch für eine Ausweitung des Kreises keinen Anlass.

Eine solche Ausweitung des Kreises der Flughäfen im Bundesinteresse hätte erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der Gebührensätze der Flugsicherung: Bei Aufnahme von (weiteren) defizitären Flughäfen in die Kalkulation der Flugsicherungsgebühren wäre eine drastische Erhöhung der Flugsicherungs-Gebührensätze zu erwarten, die gegenüber den Nutzern kaum zu rechtfertigen wäre, da sie diese Flughäfen nur in geringem Umfang nutzen.

Schließlich weist die Bundesregierung darauf hin, dass in dem derzeit in Erarbeitung befindlichen Luftverkehrskonzept der Bundesregierung ohnehin eine Neubewertung der Flugplätze hinsichtlich ihrer verkehrspolitischen Bedeutung vorgesehen ist. Konkrete Ergebnisse liegen bisher noch nicht vor.

Zu b)

Kosten, die im Zusammenhang mit der Gewährleistung der Betriebssicherheit eines Flughafens stehen, werden seitens der EU-Kommission nicht als Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug angesehen, sondern vielmehr

als Kosten für Tätigkeiten wirtschaftlicher Art. Als solche unterliegen sie dem Anwendungsbereich des Beihilfenrechts.

Klarstellende Regelungen im nationalen Luftverkehrsrecht könnten hier allenfalls hilfreich sein, wenn sie für alle Flugplätze einheitlich gelten würden. Dies ergibt sich aus der europäischen Rechtsprechung und den Leitlinien. Eine spezielle Regelung ausschließlich für die Betriebskosten an Regionalflughäfen käme daher nicht in Betracht. Eine solche einheitliche Regelung mit Geltung für alle Flugplätze dürfte erhebliche zusätzliche Kosten für den Bund und die Länder zur Folge haben.

Zu c)

Die Bundesregierung steht dem Erlass einer nationalen Rahmenregelung für die nähere Ausgestaltung der EU-Beihilfeleitlinien in Bezug auf Flughäfen mit durchschnittlich weniger als 3 Mio. Passagieren im Jahr grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber.

Auf diese Weise könnten generelle Regelungen für Investitions-, Betriebs- und Anlaufbeihilfen bei der Europäischen Kommission angemeldet werden. Finanzierungsmaßnahmen zugunsten einzelner Flughäfen, die sich in diesem Rahmen bewegen, bedürften dann keiner individuellen Notifizierung bei der Europäischen Kommission mehr.

Es ist zu beachten, dass die Leitlinien – ungeachtet einer etwaigen nationalen Rahmenregelung – jedenfalls dann zwingend eine Einzelnotifizierung bei der Europäischen Kommission fordern, wenn sich im Umkreis von 100 km oder 60 Minuten Fahrzeit ein anderer Flugplatz befindet.

Die Europäische Kommission hat bisher trotz mehrfacher Nachfrage seitens der Bundesregierung nicht näher definiert, welche Flugplätze für die Bestimmung des vorgenannten Einzugsbereiches relevant sind. Dabei ist entscheidend, ob auch Kleinstflughäfen, die ausschließlich für Zwecke der Allgemeinen Luftfahrt genutzt werden, in die Betrachtung mit einzubeziehen sind. Ist dies der Fall, so wären angesichts der Flugplatzdichte in Deutschland ohnehin regelmäßig Einzelnotifizierungen bei der Europäischen Kommission erforderlich. Eine Rahmenregelung hätte dann faktisch keinen tatsächlichen Anwendungsbereich und damit auch keinen Mehrwert für die Betroffenen.

Vor diesem Hintergrund hält die Bundesregierung es für notwendig, vor der Erarbeitung einer nationalen Rahmenregelung eine Einigung mit der Europäischen Kommission über diese Frage zu erzielen. Die Bundesregierung bedauert, dass sich die Europäische Kommission trotz mehrfacher Aufforderung bislang hierzu nicht (verbindlich) positioniert hat. Sie steht weiter mit ihr in Kontakt.

Zu Nummer 8

Prüfbitte bzgl. weiterer Maßnahmen zur Verbesserung des Fluglärmschutzes

Die Bundesregierung hat die vom Bundesrat erbetenen Prüfungen eingeleitet. Sie teilt die Auffassung des Bundesrates, dass mit Blick auf einen verbesserten Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm weitere Arbeiten erforderlich sind. Die vom Bundesrat aufgeworfenen Aspekte sind in weiten Teilen auch Bestandteil des Koalitionsvertrages und als solche auch Gegenstand entsprechender Prüfungen innerhalb der Bundesregierung. Sie betreffen ein komplexes Gesamtsystem, welches eine Vielzahl von miteinander verwobenen Rechtsgebieten betrifft. Dieser Umstand gebietet daher eine Betrachtung in einem übergeordneten Zusammenhang.

Die Bundesregierung weist im Übrigen darauf hin, dass auch das Luftverkehrskonzept der Bundesregierung sich mit Aspekten des Fluglärms befassen wird, aus denen sich weiterer gesetzgeberischer Handlungsbedarf in diesem Bereich ergeben könnte. Gleiches gilt für den Fluglärmbericht der Bundesregierung nach § 2 Absatz 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm.

Zu Nummer 9

Prüfbitte bzgl. Systematik der nationalen Vorschriften

Die Bundesregierung hat die vom Bundesrat erbetene Prüfung nach weiterem Anpassungsbedarf im nationalen Luftverkehrsrecht vorgenommen. Sie sieht im Ergebnis keinen derartigen Bedarf.

Die nationalen Regelungen unterliegen einer fortlaufenden Überprüfung hinsichtlich ihrer Konformität mit dem EU-Recht. Der Umstand, dass auch die maßgeblichen EU-Verordnungen und EU-Durchführungsverordnungen

einem ständigen Änderungs- und Entwicklungsprozess unterworfen sind, führt jedoch dazu, dass die Anpassung des nationalen Rechts immer nur sukzessive erfolgen kann.

Zwecks Vermeidung der vom Bundesrat befürchteten Doppelprüfungen enthält der Entwurf des Fünfzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes mehrere Regelungen, die eben diese Doppelprüfungen vermeiden sollen (§§ 45d, 53 LuftVZO). Sollte sich in der Praxis herausstellen, dass weiterer Anpassungsbedarf in diesem Bereich besteht, wird die Bundesregierung dem durch Änderung der einschlägigen Vorschriften abhelfen. Hierfür ist es aber zunächst erforderlich, dass ein solcher weiterer Handlungsbedarf überhaupt erst festgestellt wird.

Die in der Begründung der Prüfbitte stichwortartig genannten Beispiele belegen aus Sicht der Bundesregierung keine fehlerhafte Systematik der nationalen Regelungen. Grund für die Ko-Existenz von nationalen und EU-rechtlichen Vorgaben ist vielmehr der Umstand, dass diese Instrumente oftmals eine andere Zielrichtung verfolgen oder an einen anderen Adressatenkreis gerichtet sind (z. B. Flughafenbenutzungsordnung und EU-Flugplatzhandbuch). Das EU-Recht ersetzt die nationalen Bestimmungen nicht komplett. Es verbleiben daher bestimmte Teilmengen, die sowohl im Rahmen von bestehenden nationalen als auch von neu eingeführten EU-rechtlichen Verfahren behördlich zu prüfen sind.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass ein Sachverhalt, der bereits Gegenstand behördlicher Prüfung und Bewertung gewesen ist, erneut geprüft werden muss. Die zuständige Behörde kann in diesen Fällen vielmehr das Ergebnis einer bereits erfolgten Prüfung selbstverständlich in einem anderen Verfahren zugrunde legen. Auf diese Weise erscheint daher die mehrfache Prüfung desselben Sachverhalts vermeidbar, ohne dass der Verordnungsgeber spezielle Kollisionsregelungen vorgibt.

Abschließend weist die Bundesregierung darauf hin, dass die in der Prüfbitte angeregte Bund-Länder-Arbeitsgruppe zu der Frage der Umsetzung der EU-Vorgaben im Bereich der Flughäfen bestanden und mehrfach getagt hat. Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe haben unmittelbar Eingang in den Gesetzentwurf gefunden.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333